

SUSTAINABILITY
 ENTREPRENEURSHIP
 TOTAL TRAVEL
 SERVICE
 ENGAGING
 PEOPLE
 CUSTOMER
 FOCUS
 CUSTOMER
 PROMISE
 ASSION
 MOVING GROWING
 FORWARD BUSINESS

MOVING FORWARD
 SAFETY
 RESPECT
 EXCEEDING EXPECTATIONS
 SERVICE EXCELLENCE
 BEST TOTAL TRAVEL
 EXPERIENCE
 GROWING BUSINESS
 ENTREPRENEURSHIP
 CUSTOMER FOCUS

2008 ANNUAL REPORT

A MORE HUMAN WAY TO TRAVEL



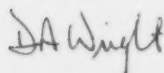
Contents

LETTER TO THE MINISTER OF STATE (TRANSPORT)

The Honourable Rob Merrifield
Minister of State (Transport), Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions
of the Financial Administration Act,
I am pleased to submit VIA Rail
Canada Inc.'s Annual Report for
the year ending December 31, 2008.



Donald A. Wright
Chairman of the Board

THE YEAR AT A GLANCE	1
CORPORATE OVERVIEW	2
MESSAGE FROM THE CHAIRMAN	4
MESSAGE FROM THE PRESIDENT	5
THE YEAR IN REVIEW	7
The Right Product for the Marketplace	7
Capital Investment Plan	9
BUSINESS STRATEGY	13
Ensuring Everyone's Safety and Security	14
Engaging our People	16
Delivering our Customer Promise	18
Growing our Business	21
Enhancing our Entrepreneurial Attitude	23
Enhancing our Environmental Sustainability	25
CORPORATE GOVERNANCE	27
MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS	30
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS	34
CORPORATE DIRECTORY	65



The Year at a Glance

The following key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the Corporation for the year 2008, with comparative data for the years 2004 to 2007. They exclude the financial results of the variable interest entity and all non-funded items.

	2008	2007	2006	2005	2004
KEY FINANCIAL INDICATORS					
(IN MILLIONS OF DOLLARS)					
Total passenger revenue	282.9	268.8	266.6	255.6	240.6
Total revenue	299.2	285.6	297.1	289.8	258.7
Cash operating expenses (1)	513.4	486.2	475.5	465.7	443.8
Cash operating deficit	214.2	200.6	178.4	175.9	185.1
Capital expenditures	42.1	12.4	14.5	21.2	20.2
Government funding:					
Operating	214.2	200.6	169.0	169.0	177.4
Capital	42.1	12.4	0.0	0.7	20.2
Total Government funding (2)	256.3	213.0	169.0	169.7	197.6

KEY OPERATING STATISTICS (3)

Revenue/Cash operating expenses ratio (%)	58.4	58.9	62.8	62.4	58.8
Total passengers carried (IN THOUSANDS)	4,605	4,181	4,091	4,097	3,887
Total passenger-miles (IN MILLIONS)	951	874	874	888	851
Government operating funding per passenger-mile (IN CENTS)	22.5	23.0	19.3	19.0	20.8
Yield (CENTS PER PASSENGER-MILE)	29.6	30.5	30.3	28.6	28.0
Train-miles operated (IN THOUSANDS)	6,746	6,658	6,665	6,740	6,771
Car-miles operated (IN THOUSANDS)	46,961	46,362	47,625	48,614	48,396
Average passenger load factor (%)	59	55	55	55	53
Average number of passenger-miles per train-mile	141	131	131	132	126
On-time performance (%)	75	77	84	81	70
Number of employees at year-end	3,109	3,017	3,003	3,059	3,027

1. Cash operating expenses used in the calculation of the Revenue/Cash operating expenses ratio exclude amortization of property, plant and equipment, reorganization charges, accounting accrual for compensation, unrealized gains on financial instruments, pension and employee future benefits.

2. Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of \$23.9 million in 2006, \$27.4 million in 2005 and \$7.7 million in 2004.

3. Key operating statistics are unaudited.

Corporate Overview

VIA Rail operates Canada's national passenger rail service on behalf of the Government of Canada. An independent Crown corporation established in 1977, we provide a safe, efficient and environmentally responsible service from coast to coast. We operate up to 503 trains weekly on 12,500 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With approximately 3,100 employees, VIA carried more than 4.6 million passengers in 2008.

VISION

At VIA, we will be the Canadian leader of service excellence in passenger transportation.

MISSION

We will work together to efficiently provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers.

CORE BUSINESS STRATEGY

Customer Intimacy

We will build on our expertise and distinctive competencies to provide the best total travel experience that will delight travellers, and nurture loyal customers.

VALUES

Customer Focus

We appreciate and listen to our customers, and we innovate to provide the best passenger transportation experience at the best value for money.

Respect

We are human – people who respond with integrity to the needs of our customers, to each other and to the people and communities we serve.

Passion

We are dedicated to and passionate about our business, as well as the role we play in Canada's development, and we will go the extra mile to ensure that VIA Rail continues to be successful.

SERVICES

In western Canada, we provide year-round, all-weather transportation, including service to remote communities. The legendary western transcontinental train the *Canadian*[®] provides service thrice weekly between Toronto and Vancouver.

In the Quebec City-Windsor corridor, our trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown, between Canada's largest business centres.

In eastern Canada, the *Ocean*[™] offers intercity service six times a week between Montreal and Halifax, offering its friendly *Easterly*[™] class service during the peak season. The *Chaleur*[™] makes three trips each week from Montreal through the Gaspé Peninsula.

In rural and remote areas, we operate services designated by the government to meet regional transportation needs, and to provide essential services in some areas of the country.



Left to right:

Ken Cairns
Service Manager
on the *Ocean* (based in Halifax)

Réjean Rivard
In-charge
(Central Station, Montreal)

Message from the Chairman



VIA Rail performed very well in 2008, continuing a record of improvements that has generated growing interest – and growing confidence – in the future of Canadian passenger rail.

VIA's management strategy continued to focus on immediate challenges: providing consistently excellent customer service, growing market share, and improving day-to-day performance. As a result, VIA achieved growth in both ridership and passenger revenues, while costs were kept under control despite fuel cost increases. VIA completed the year on target for these key performance measures, in line with the Corporation's five-year operating plan.

At the same time, the Corporation moved forward with the five-year, \$516 million capital investment program announced by the federal government in the fall of 2007. Good progress has been made on modernizing VIA's locomotives and passenger cars and improving facilities at passenger stations. Negotiations to improve infrastructure are progressing with freight railways, aimed at eliminating traffic bottlenecks on infrastructure shared by both freight and passenger trains.

The investment program as a whole will ensure that VIA's current network and service levels are sustainable and more competitive, while improving the reliability of train service today, and building capacity for faster and more frequent services in the future.

Recognition of VIA's solid performance can be found in the results of the 2008 National Corporate Reputation Study conducted by Leger Marketing. For the second year in a row, VIA's ranking among the top 100 Canadian companies improved. VIA ranked 35, eight positions higher than in 2007.

VIA's Board of Directors continues to place a high priority on implementing principles of good governance, and ensuring that the resources invested in passenger rail are well-managed in order to deliver sustainable value to Canadians in the future. In this regard, the Board welcomes the decision of the governments of Ontario and Quebec and the Government of Canada to update previous studies on high-speed rail.

As the operator of Canada's national passenger rail service, VIA Rail will continue to offer its advice and expertise in evolving new transportation solutions for the country, while ensuring that the services it delivers today return real value to Canadians from coast to coast.

Donald A. Wright
Chairman of the Board

Message from the President



In 2008, once again, the people at VIA Rail pulled together as a team, remained focused on the customer, and delivered exceptional results for passenger rail. Thanks to their dedication, VIA increased passenger revenues for the fifth consecutive year, pushing revenues up more than five per cent over 2007. We set a new record and increased ridership by ten per cent, serving more than 4.6 million customers. We achieved comparable gains in passenger-miles, while increasing load factor to 59%.

These results are significant given the challenges we faced throughout the year. Continuing maintenance problems with aging equipment, along with operating and service disruptions related to the infrastructure caused problems with on-time performance. That directly affected our customers, and their satisfaction with our service.

But the people at VIA kept their eye on the ball, and met each new challenge with extraordinary determination. Their efforts are reflected not only in bottom-line results, but the awards and recognition we received throughout 2008 – including the Agents' Choice award from travel agents, two awards from the Railway Association of Canada, recognition from the International Rail Travelers Association, and awards for innovation in product design and marketing. And we achieved a significant jump in our standing in both national and regional corporate reputation surveys.

We have good reason to be proud of what we have achieved, and to be confident in the future. We made good progress with capital investment projects to resolve longstanding equipment and infrastructure problems. We completed major upgrades to track owned by VIA. Work on modernizing our equipment is on schedule. More comprehensive infrastructure work on CN-owned track is coming.

This work will bring real benefits to travellers over the next few years.

But our immediate challenge remains the same: to stay focused on going the extra mile for our customers and delivering the personal customer service that makes travelling with VIA unique. We are succeeding today because VIA employees take pride in delivering that service every day.

And in 2008 we took steps to reinforce that pride. Building on a company-wide employee engagement survey, we are moving into 2009 with a broad range of new tools, and a renewed commitment to continue evolving as an organization of people proud to serve – and more dedicated than ever to delivering the best possible passenger service for our customers.

Paul Côté

President and Chief Executive Officer



VIA
VIA Rail Canada

THE YEAR IN REVIEW

THE RIGHT PRODUCT FOR THE MARKETPLACE

VIA Rail entered 2008 with renewed confidence, encouraged by growing interest in the role and potential of passenger rail.

The Government of Canada's 2007 announcement of new passenger rail funding, including the largest capital investment program in VIA's history, underlined the value of rail service to Canadians, and recognized VIA's consistent record of ridership growth, reduced costs, improved productivity and service performance. Concerns about sustainable development and volatile energy prices brought new recognition of passenger rail as an affordable, environmentally responsible mode of transportation. The decision by the federal, Quebec and Ontario governments to update previous studies on high-speed rail service brought new interest in the potential of this technology to meet future transportation needs.

◀ **Louise Saint-Laurent**
Station Services Agent
(Central Station, Montreal)

The unique advantages of VIA's service were brought to the forefront at the very beginning of the year. During an unusually long and severe winter season, more people were attracted to the convenience of train travel as a comfortable alternative to driving through ice and snow. Both ridership and revenues began an upward climb that continued into the spring. In the summer, despite a somewhat weaker Canadian tourism market, ridership remained relatively strong, due partly to a keen interest on the part of many travellers to visit Quebec City during its 400th anniversary celebrations. In addition, VIA paid special recognition to members of the Canadian Forces and their families by offering complimentary or discounted travel throughout the month of July – welcoming almost 60,000 additional customers.

Despite growing ridership, VIA faced major operational challenges and intense competition from other transportation services. Problems with aging equipment and infrastructure – which will be resolved in the longer term through capital investment – continued to cause delays. Freight derailments and infrastructure projects disrupted service, with a direct impact on customer satisfaction.

Operating costs, including a \$10 million increase in fuel costs when compared to 2007, brought new pressures to increase productivity without jeopardizing service to the customer. Average fares continued to fall across the industry, putting additional pressure on managing seat capacity in order to increase load factors.

VIA responded to each new challenge quickly – developing new operating and scheduling arrangements with the freight railways, adopting new distribution and pricing strategies to capitalize on the popularity and growth in website visits, and a renewed focus on innovation and team building throughout the Corporation. VIA's *Moving Forward* business strategy – which sets out clearly defined business goals built around customer focus – continued to keep efforts on track to position passenger rail for growth.

VIA ended the year with continued confidence in the future – having set a new record for ridership throughout its cross-Canada passenger rail network.

KEEPING PERFORMANCE ON TRACK

VIA's long-term performance trends remained strong in 2008. Since 1990, VIA has:

- Reduced reliance on government operating funding by 48%
- Increased revenues by 110%
- Increased passengers by 33%
- Increased cost recovery by 100%

Capital Investment Plan

In October 2007, the Government of Canada announced a five-year, \$516 million investment to strengthen the national passenger rail service. With a primary focus on renewing equipment and infrastructure, this investment addresses many of the key operational challenges VIA faces today. It will help VIA to maintain and improve the reliability of passenger service across the country, and ensure that the service remains both cost-effective and sustainable in the future.

Immediately after the announcement of the capital program in October, 2007 VIA expanded its project management organization, and enhanced project monitoring and reporting processes for the Board of Directors. At the request of the Board, an internal audit of the Project Management Office was performed in early 2008. The audit results were reviewed and accepted by VIA management in June 2008, and most of the recommendations have been implemented.

By the end of 2008, the Project Management Office was fully staffed to manage the capital program. The Office reports progress on each project on a regular basis to both the Capital Program Steering Committee, comprised of VIA's executive management, and to the Board of Directors.

MODERNIZING LOCOMOTIVES

VIA currently operates 54 General Motors F-40 locomotives – 70 per cent of the total locomotive fleet – which are more than twenty years old. These locomotives are used in all parts of Canada – on VIA's western and eastern transcontinental services, in the Quebec City-Windsor corridor, and for remote services.

As the equipment ages, frequent mechanical problems cause more train delays and higher maintenance costs. In addition, many of the components and systems are now obsolete, making it hard to find spare parts.

In December 2007 VIA began a five-year rebuild of the F-40 fleet. The project, which is now well underway, involves stripping the locomotives down to their shells and rebuilding them from the ground up, incorporating the latest locomotive technologies into the refurbished equipment. This technology will be more reliable, require less power and will weigh less, making the locomotives more fuel efficient. The locomotives will also receive a new paint scheme.

Rebuilding will extend the life of these locomotives by 15 to 20 years, at less than half the cost of buying new ones. At the same time, VIA will ensure that the locomotives meet current environmental and safety standards – reducing their greenhouse gas emissions by up to 12 per cent, and reducing annual maintenance costs by 15 per cent.

The first rebuilt F-40s will be ready in the spring of 2009, and the balance of the fleet will be completed by 2012.

RENEWING THE LRC PASSENGER CARS

In February 2008, VIA issued a request for proposals to upgrade its fleet of 98 LRC (light, rapid, comfortable) passenger cars, which will extend their life by up to 20 years. The cars are used for both first-class and economy service in the Quebec City-Windsor corridor. Although they make up less than a quarter of the entire fleet, the LRC cars generate more than 50 per cent of VIA's total passenger revenues.

The LRC cars have been in service for more than 25 years, and they no longer meet the expectations of travellers in terms of comfort and amenities. Obsolete parts are becoming increasingly expensive to obtain, and reliability is deteriorating.

As part of the LRC upgrade, new electrical and mechanical systems will be installed. Improvements will be made to the lighting as well as the heating and air conditioning systems, reducing energy consumption and costs. VIA will also renovate the interiors of the cars, provide a new look for *VIA 1* and ensure that the equipment meets current standards of safety, comfort and accessibility for passengers with disabilities. The project will be completed over the next four years.

STAINLESS STEEL (HEP I) PARK CAR PROTOTYPE

VIA is preparing for the eventual modernization of its HEP I passenger car fleet used for western transcontinental service with the development of an accessible Park car prototype. The prototype will feature a fully accessible en-suite bedroom, a regular en-suite bedroom, reconfigured Mural and Bullet lounges and a re-finished Dome. Improvements will result in a car that is fully compliant with Canadian Transportation Agency standards regarding accessibility, and with Transportation Safety Board recommendations.

This eventual modernization of the HEP I fleet would update interiors and other features of the cars, providing a more attractive product in line with customer expectations – supporting VIA's goal of increasing ridership and revenues. More ergonomically efficient food preparation areas would lower costs while improving service delivery, staff efficiency and safety. An updated fleet would also reduce costs through greater energy efficiency, and would include features that make the equipment easier to maintain.

INFRASTRUCTURE

Most of the rail infrastructure used by passenger trains is owned by, and shared with, freight railways. In the Quebec City-Windsor corridor, where VIA operates 429 trains per week and serves 90 per cent of its total ridership, increasing freight traffic has resulted in congestion and contributed to frequent delays for passenger trains.

VIA began negotiations with the freight railways in 2008 to upgrade this infrastructure, with major projects on all Corridor routes. This will allow VIA to improve service between all major cities, including Quebec City, Montreal, Ottawa, Toronto, Kitchener, Brantford, London, and Windsor – as well as the many smaller communities in between.

This investment in infrastructure will include:

- Upgraded track, along with new sidings and passing tracks in key locations;
- Rehabilitation of several railway bridges (Alexandria, Chatham and Smiths Falls subdivisions);
- Improved level crossings and crossing protection;
- New pedestrian over- and under-passes;
- Enhanced security;
- Improved signalling, with Centralized Traffic Control (CTC) systems extended to cover all Corridor infrastructure.

Improved infrastructure will enhance safety, while eliminating many delays caused by congestion, and allow passenger trains to operate at higher speeds. As a result, average trip times will be reduced and capacity will increase, allowing VIA to provide faster and more frequent service throughout the Corridor. VIA projects that it will accommodate more than one million additional passengers – an increase in ridership of 32 per cent – when the infrastructure improvements are completed by 2012.

STATIONS: INVESTING IN COMFORT AND SAFETY

As part of the five-year investment plan, VIA is upgrading and modernizing key passenger stations to serve customers more efficiently, and to address operational and safety needs. Major station projects include improved platforms, lounges, lighting and boarding gates, interior and exterior renovations, and in some cases expansion or new facilities. In 2008, projects were approved for 22 stations across the country:

EASTERN CANADA	OTTAWA - QUEBEC CITY	SOUTHWESTERN ONTARIO	WESTERN CANADA
Chambord	Fallowfield	Brantford	Kamloops
Halifax	Montreal	Cobourg	Vancouver
Moncton	Ottawa	Guelph	Winnipeg
New Carlisle	Quebec City	London	
	Ste-Foy	Niagara Falls	
		Oakville	
		Sarnia	
		St. Catharines	
		Toronto	
		Windsor	



BUSINESS STRATEGY

FOR MORE THAN 30 YEARS VIA Rail has earned a world-wide reputation among passenger rail operators for providing excellent customer service. Recognizing that this is one of the core competitive strengths of the Corporation – and the core strength that sets passenger rail apart in the marketplace – VIA has built customer service into the core of its business strategy, called *Moving Forward*.

The *Moving Forward* strategy was first developed in 2005; it helped the Corporation to set new records in ridership and revenue growth that year. *Moving Forward* makes customer service the cornerstone of VIA's vision, mission, and values, and defines six key strategic goals for the Corporation. These goals provide a customer-focused framework for managing VIA's people and resources, and adapting to new realities in the marketplace. The goals, and the *Moving Forward* strategy as a whole, are reviewed and updated each year.

Robert Bernoldi
Service Coordinator on the Canadian
(based in Winnipeg)

Ensuring Everyone's Safety and Security

All VIA employees recognize that safety and security are the top priority for our customers, and for our colleagues. The Corporation is widely recognized as a leader in the safe and secure management of its operations, having developed one of the industry's first corporate Safety Management Systems in 2001.

That system – which includes the policies, standards, procedures and responsibilities for safe rail operations – is audited by Transport Canada, and is regularly reviewed and updated by VIA's subject-matter experts.

Safety issues are also monitored by Health and Safety committees at key locations across Canada. These committees inspect local safety conditions and review ongoing performance data to establish specific objectives for improving workplace safety, and to identify issues that require the attention of senior management. Since 2005, safety goals have been integrated into VIA's *Moving Forward* strategy.

Security issues have also become central to the goal of ensuring everyone's safety. VIA works with regulators to ensure that VIA's security standards are compliant with industry partners,

and works with law enforcement agencies to maintain open communication channels and to ensure that the best possible facility and operations security controls are maintained.

Every year, employees are required to complete training that familiarizes them with various security related aspects at VIA. This online course helps employees understand their roles and responsibilities with regard to security, recognize risk factors and become more vigilant and attentive to any unusual event in the workplace.

CONSOLIDATING SAFETY, SECURITY AND NON-FINANCIAL RISK MANAGEMENT

With new concerns about the possible spread of contagious diseases through travel or the potential environmental impact of train incidents, the challenge of coordinating and managing all aspects of safety and security risks becomes increasingly complex.



MOVING FORWARD 2008 OUR BUSINESS STRATEGY

We will build on our expertise and distinctive competencies to provide the best possible total travel experience that will delight travellers, and nurture loyal customers.

Our Goals

- Ensuring everyone's safety and security
- Engaging our people
- Delivering our customer promise
- Growing our business
- Enhancing our entrepreneurial attitude
- Enhancing our environmental sustainability

In October 2008, VIA created a coordinating group to ensure that it continues to set the highest possible standards for managing all safety, security, environmental or operational risks.

The Safety, Security and Risk Management team, reporting directly to the President, consolidates all safety, security, environment and non-financial risk management activities under a Senior Director, thus ensuring better coordination among these functions and strengthening overall corporate governance.

EMERGENCY PREPAREDNESS

The Safety, Security and Risk Management group participated in the development of a new, updated Train Emergency Response Plan for employees that was distributed in December 2008. This reference guide summarizes the initial major responsibilities of VIA staff involved in a train emergency, such as a collision, derailment, security incident, or potential health scare.

In addition to employee responsibilities, it includes the chain of command and the steps necessary to ensure good communication and coordination of emergency measures. Since its implementation, employees have received familiarization training in its use and application.

PROTECTING CRITICAL SERVICES

Transportation services are critical not only to the economy of the country, but to the health and safety of individuals and communities. In 2008, VIA completed major steps toward the development and implementation of a corporate Business Continuity Plan to ensure that passenger rail services can continue or resume functioning under a wide range of emergency conditions or circumstances.

SAVING LIVES

In 2008, VIA installed automated external defibrillators – used to revive cardiac arrest victims – on all passenger trains as well as in selected passenger stations and work locations. Some 625 VIA employees across the country were trained in operating these devices.

The program is a first for the passenger rail industry, and earned VIA the 2008 Safety Award from the Railway Association of Canada.

More importantly, the defibrillator program – and alert employees – have already saved a customer's life. Three months after the defibrillators were installed, one was used to revive a cardiac victim on the boarding platform at Toronto's Union Station. First responders said that the swift use of the defibrillator was essential to this person's survival.

Engaging our People

People do their jobs well when they believe that what they do is important, they understand how it contributes to core business goals, and they can make that contribution in an environment that supports and rewards their best efforts. This is especially important in an organization focused on customer service, where business success depends on the personal commitment people bring to the job – a commitment to go the extra mile in meeting customer needs.

With the launch of the *Moving Forward* strategy in 2005, VIA began a consultative process with employees throughout the Corporation to nurture this kind of commitment, and to engage people directly in the values, goals and success of passenger rail. The *Moving Forward* strategy itself is reviewed, updated and communicated to employees regularly through face-to-face meetings with supervisors, and regular progress reports on business performance.

New training initiatives – including a range of online resources and modules – have helped to align personal development tools and career opportunities with the strategic goals of the Corporation.

A new framework for performance reviews, objective-setting, and compensation has helped to make more direct and clear links between individual and team performance, and VIA's success as a business. New programs have helped managers deliver more constructive feedback, and provide more meaningful leadership, coaching and support for employees.

EMPLOYEE ENGAGEMENT SURVEY

In 2008, VIA conducted a corporate-wide employee survey to determine how effective VIA has been at creating an organization where people like to work, feel that the work they do is worthwhile, and feel engaged to contribute to VIA's success. When compared with the views employees expressed in a 2005 employee sur-

vey, the results are encouraging, and will help the organization develop new ways to increase employee engagement in the coming years.

Overall, the vast majority of employees said that they are very proud to work for the Corporation, and believe that VIA creates value for the communities served by passenger rail. And the majority – 94 per cent – say that they understand how their jobs link to the customer. That level of understanding, a 20 per cent increase over 2005, provides a solid foundation for VIA's evolution as a customer-focused organization.

In addition, more employees say they feel encouraged to take action to improve the customer's experience. Employees indicated that VIA's leadership is now providing clearer direction for the future of the company. More people indicated that they have good relationships with their managers, and that managers are providing more consistent feedback on how they perform their jobs.

At the same time, the survey identified areas where VIA can improve employee engagement. For example, while employees felt that the Corporation now has a clearer direction for the future, leaders were not doing enough to make employees feel excited about that direction. Only 54 per cent said that they have the tools and resources they need to be as productive as possible on the job. Employees would also like to see further improvements in the areas of managing performance, recognition and development opportunities.

Following analysis of the survey results, senior leaders are working on a corporate action plan, while team leaders are working with staff to conduct feedback sessions, and to develop more local action plans where necessary. These will provide the basis for strengthening VIA in 2009 and beyond, as an organization where people like the work they do, and can contribute to VIA's success.

COMMUNITY INVOLVEMENT

An important element of employee engagement is recognition – and support – for employee involvement with the communities they care about. In 2008, VIA continued to support employee involvement with worthwhile organizations, events and important causes, and strengthened partnerships with community organizations.

- In January 2008, VIA partnered with the Kid's Help Phone organization to support that organization's 24-hour toll-free phone and online counselling and referral service for young people. During a VIA Day at the Montreal Maintenance Centre – which turned out to be the largest employee-oriented event in VIA's history – some 1,500 employees raised funds for the service. Smaller groups of employees from Vancouver to Halifax also participated in Kid's Help Phone fundraising events.
- The Green Team at the Montreal Maintenance Centre, involved in environmental projects, has partnered with a nearby primary school and is sharing revenues raised from recycling metals and aluminium cans with the school. The funds are used for projects such as facilities for disabled children, and improving the school library.
- In the fall of 2008, VIA held its annual National Charitable Campaign, raising funds for United Way Canada and HealthPartners. Under the slogan "Be a Part of Change," employees raised more than \$257,000 for these organizations.
- Employees volunteered to help coordinate the second year of EnviroExpo, a nation wide program that encourages students to develop science projects focused on solutions to environmental problems. VIA established EnviroExpo in 2007, in partnership with the Youth Science Foundation.
- For a number of years, employees have played an active role in organizing Santa Trains in western Canada. These have grown so popular over the years that they now sell out in only a few days, or in some cases, in just a few hours. In 2008, over \$7,400 were collected thanks to the Santa Trains, with all profits going to children's hospitals in Jasper, Prince George and Prince Rupert.
- In October, some 600 passengers travelled from Vancouver to Mission, BC and back on the Railroader Express, a special train composed of a vintage steam locomotive and thirteen loaned VIA coaches. This initiative, organized by a group of Vancouver-area employees, with the cooperation of Canadian National, Canadian Pacific and Burlington Northern Railway, raised over \$17,000 for the BC Lions Society's Easter Seals Camps campaign. VIA employees have been active participants in the annual Easter Seals 24-Hour Relays in cities across Canada for more than 20 years.

Delivering our Customer Promise

"Delivering the customer promise" at VIA means ensuring that customers' expectations for service match what they actually experience on the train. Throughout 2008, VIA continued to refine and improve its understanding of customer expectations, and to find better ways to meet those expectations. For example, VIA continued a comprehensive review, launched in 2007, of its Corridor products and services. The objective of the review is to determine how well the customer experience matches the promise made to customers through VIA's advertising, promotions and other channels, and to design services that will better meet changing expectations in the future.

VIA also developed a new training program for front-line employees, called *Creating Stellar Customer Relations*. The program updates an earlier training course on customer service, combining both e-Learning and classroom modules that give employees new tools and techniques for creating consistent, positive experiences for their customers.

THE ON-TIME PERFORMANCE CHALLENGE

One of the top priorities for customers on all VIA trains is reliable, on-time service, with trains arriving and departing on schedule. This has become a significant challenge in recent years, and became a major issue for VIA – and for customers – in 2008. Severe winter conditions contributed to an increase in train delays during the first part of the year. And VIA's aging equipment is increasingly subject to breakdowns and maintenance problems – an issue that will not be fully resolved until locomotives and passenger cars are rebuilt under the capital investment plan.

In addition, increased ridership in the Corridor contributed to delays, as more time was needed for passengers boarding and leaving trains. VIA performed a full review of Corridor station dwell times, and identified where time should be added to schedules in order

to accommodate increasing numbers of passengers at these locations. A new schedule for Corridor trains was launched in June, with revised arrival and departure times that are more reliable.

VIA also developed a new and productive relationship with Canadian National, which owns much of the infrastructure used by its trains. As a result, CN is now working more closely with VIA to create a better shared understanding of its operating requirements, and to find ways to manage the infrastructure that address those requirements more efficiently. This renewed partnership helped to improve on-time performance during the second half of the year, and will lead to further improvements in 2009.

TRAIN SERVICES AGREEMENTS

A new train services agreement was negotiated with CN in 2008 that will provide a better operating framework to improve on-time performance. VIA operates its trains over the infrastructure of freight railways under terms and conditions of an agreement first signed with CN in 1989, which was to expire on December 31, 1998. In 1995, prior to CN becoming a publicly-traded company, the contract was extended for an additional 10 years – until December 31, 2008.

The new agreement with CN, covering the period from January 1, 2009 to December 31, 2018, provides a simplified approach for access fees for Corridor and non-Corridor services. It also provides a simpler way to measure on-time performance and responsibility for delays, an on-time performance target to be met by CN, and a bonus/penalty scheme to reflect actual performance versus the target. Other clauses of the agreement have been modernized or eliminated to reflect changes in VIA's operations over the years.

At the end of 2008, VIA was also renegotiating agreements with two shortline railways – the Hudson Bay Railway (The Pas to Churchill) and the Goderich-Exeter Railway (Guelph, Kitchener and Stratford). In the interim, the CN train services agreement, which had been transferred to these shortline railways, remains in effect until new agreements are reached.

A NEW SCHEDULE FOR THE CANADIAN

After consultation with customers, communities and CN concerning operating delays affecting VIA's western services, VIA introduced a new, redesigned schedule for the *Canadian* in December 2008. One night was added to the schedule in each direction, and CN is co-operating to ensure that trains will be able to depart and arrive on time.

The departure times from both Vancouver and Toronto are now in the evening, allowing VIA to offer a coast-to-coast connection for passengers travelling between eastern Canada and the west, in both directions, without an overnight stay in Toronto. The schedule also includes time in Winnipeg to allow customers to tour the city. The new schedule is also more convenient for passengers travelling between Saskatoon and Winnipeg.

MORE OPTIONS FOR OTTAWA- MONTREAL TRAVELLERS

In January 2008, VIA added a new mid-day service between Montreal and Ottawa in both directions. Customers can now choose from six daily departure times for weekday travel. The new departures also provide more convenient connections for customers travelling to and from Quebec City. So far, ridership on this new departure has exceeded expectations.

RECOGNITION AND AWARDS

For the second year in a row, VIA won first place for passenger rail services in the annual Agents' Choice Awards – once again coming out ahead of operators such as Rocky Mountaineer, Orient Express, Amtrak, Japan Rail, and the Trans-Siberian Railway. Travel agents cited VIA's knowledgeable staff and good service in awarding the distinction to VIA Rail.

Also in 2008, the *Canadian* was recognized by the Society of International Railway Travelers as one of the world's top 25 train journeys. The *Canadian* was the only regularly-scheduled service in North America to be included on the list.

IMPROVING ACCESSIBILITY

VIA continued to work with the Canadian Transportation Agency, the Council of Canadians with Disabilities, and experts in accessible design to provide a more accessible travel experience for passengers with special needs. Following preliminary design approval, VIA is reconfiguring certain of its Renaissance sleeper and coach cars to increase space in wheelchair tie-down areas and washrooms, provide additional space for service animals, and combine two existing sleeper spaces into a single enlarged, accessible bedroom with ensuite washroom.

With the help of the Canadian Institute for the Blind, VIA is developing more visible and standardized signage, tactile and Braille signage, and reconfigured seating areas in stations, all to meet the needs of visually-impaired travellers. A 2008 pilot of the new signage and seating was launched in Cobourg, Ontario, to be followed by modifications in the London, Kingston and Ottawa stations.

OFFICIAL LANGUAGES

VIA demonstrates its commitment daily to providing its customers with quality service in the official language of their choice. In 2008, 98 per cent of passengers who responded to a customer satisfaction survey confirmed that they were served by VIA in the language of their choice, whether it was on the telephone, in a station, or on board our trains. The Office of the Commissioner of Official Languages received only one complaint regarding VIA in 2008, compared to 26 the previous year. VIA also offers a work environment where employees can speak the language of their choice in regions that are designated as bilingual. All official communications are written in French and English, and VIA uses both languages in its business practices.

Growing our Business

VIA is well positioned to respond to market demand and to grow both ridership and revenues in the future. As refurbished equipment and infrastructure improvements are completed under the five-year capital investment plan, VIA expects to develop the capacity to serve up to a million more passengers by 2012.

In 2008, VIA's priority was to grow its position in the marketplace through aggressive marketing and pricing. Following significant demand in the first part of the year, VIA developed a new discount fare strategy to increase ridership throughout the summer and early fall, including initial tests of a discount e-pass to encourage customers to travel more frequently by train. Partnerships with tour operators focused on regaining and growing tourism business, in response to the rising value of the Canadian dollar. New ways to manage and deploy equipment were tested to prepare for continued growth in the Corridor.

DISCOUNT FARES FOR THE CANADIAN FORCES

As a way of saying thank you for their service, VIA offered current and retired Canadian Forces members and National Defence employees unlimited travel in *Comfort* class free of charge for the month of July. This special offer applied anywhere within the VIA network, and included a 50 per cent discount for family members. Military members and their families took almost 60,000 trips during the month, logging some 20 million passenger-miles from coast to coast.

GROWING THROUGH PARTNERSHIPS

VIA continued to work with agents, tour operators and agencies to promote rail leisure travel and tourism, and to build partnerships for future growth. For example, VIA has a well-established presence in Asian markets, having opened an overseas marketing office in Japan in 1995. That office has helped to make VIA

one of the most recognized overseas travel brands in the region, and VIA is working to extend this presence to China, one of the largest emerging markets for travel in Canada.

In addition, VIA continues to work with the Canadian Tourism Commission, regional and local tourism associations, as well as local chambers of commerce and boards of trade. These partnerships allow VIA to share the expertise and resources required to reach and develop new markets, while helping to support the Canadian tourism industry as a whole.

VIA also works with industry partners to develop new products and services. As a result of a new 2008 partnership with Jonview Canada, one of the largest inbound tourism packagers in the country, customers can now book complete vacation packages – including rail travel, hotel and sightseeing options – directly through VIA's web site. Confirmations are issued online and no documents need to be mailed. Hotel and sightseeing vouchers are printed by the consumer, and rail tickets can be picked up at VIA's self-service kiosks.

RENEWING THE VIA PRÉFÉRENCE PROGRAM

The VIA Préférence program, which encourages customer loyalty and more frequent travel, rewards VIA customers with travel points that can be redeemed for free rail travel. With its simple accumulation scheme (1 point per 1 dollar spent) and relatively small numbers of points needed for redemption, VIA Préférence is one of the most generous programs of its kind in Canada, and has earned a growing membership over the past decade with over 365,000 members.

In 2008, VIA completely re-engineered the program. VIA Préférence is now a second-generation program that includes e-mail, direct marketing and frontline support. It features a dynamic communications program, personalized for each member, and aims to

support all major aspects of the customer experience, including direct communications, the on-train experience, purchases, and customer service. Program changes reflect the latest industry trends, moving beyond a traditional loyalty and points program to provide more comprehensive benefits and enhanced service for program members.

In addition, VIA Préférence launched its own e-Boutique in December, where members can accumulate points on purchases made at over 75 online retailers, including the Apple Store, Canadian Tire, Reitmans, and Sears.

TESTING RENAISSANCE EQUIPMENT IN THE CORRIDOR

In 2008, VIA introduced its new Renaissance passenger cars on a trial basis for express service between Montreal and Toronto. This move is partly a response to intense competition on the route, especially for VIA 1 customers, and is part of a comprehensive strategy to rebuild ridership and revenues for this service.

The tests helped VIA to identify areas that need improvement in the equipment, while confirming that customers will respond well to the Renaissance option. In surveys conducted on the test runs, passengers consistently rated their experience as 8 or 9 out of 10 – higher than the typical scores for other equipment.



HIGH PRAISE FOR VIA'S INNOVATIVE MARKETING

The revamped VIA Préférence program has attracted the attention of the Relationship Marketing Association of Quebec, which awarded VIA the Board of Directors Prize – the most prestigious prize it bestows upon any organization – in October.

The Association praised VIA for developing VIA Préférence as an innovative, bold approach to relationship marketing.

Enhancing our Entrepreneurial Attitude

VIA nurtures an entrepreneurial attitude throughout the Corporation, focused on controlling costs, increasing productivity, and exploring new business opportunities. This attitude has helped to transform VIA Rail as a business, and remained a priority in 2008. Cost-control initiatives at all levels helped to keep operating expenses under control and cost recovery on track, despite the rising price of fuel. New partnerships helped to open up untapped niche markets and revenues. Innovative technologies continued to focus on reducing costs and increasing efficiency while enhancing interactions with all customers.

COMMERCIALIZING VIA'S EXPERTISE

In July, VIA signed a cooperation agreement with SNCF International, an independent subsidiary of the French railway Société Nationale des Chemins de Fer Français. Under this agreement, the two railways will work together to promote their know-how in operating and managing existing passenger train services both in North America and elsewhere in the world. VIA Rail and SNCF International will share their knowledge and experience in order to commercialize their expertise, professional standing and technical resources around the world. Collaboration between the two companies will range from joint participation in requests for proposals to technical or operational support in the development of projects, especially in the fields of customer service, operations, maintenance of rolling stock, training, management and information exchange.

EXPLORING NEW NICHE MARKETS

VIA operated the innovative Bike Train service once again between Toronto and Niagara Falls. Piloted in 2007 in partnership with the Niagara-on-the-Lake Chamber of Commerce, the City of Toronto, and the Ontario government, this service encourages cyclists to bring their bicycles when visiting the region. Since its launch, the concept of promoting local and

regional tourism through special train services has attracted widespread attention, with other communities expressing interest in extending the service.

In western Canada, VIA works with a wide range of resorts, hotels and tourism organizations to develop new travel opportunities, such as the Snow Train between Edmonton and Jasper. In British Columbia, VIA has developed a partnership with Sun Peaks Resort near Kamloops to encourage more rail travel by skiers and snowboard enthusiasts. Schedule changes on the Canadian now allow passengers travelling to and from Vancouver or Jasper to arrive in Kamloops in the late evening or early morning, and then catch a shuttle to the resort.

LOWERING DISTRIBUTION COSTS AND INCREASING SALES THROUGH TECHNOLOGY SOLUTIONS

VIA has been effectively using online ticketing and reservation systems as a means to reduce distribution costs, create new revenue opportunities, and provide more convenient ways for customers to access rail services. VIA continued to explore and expand the innovative use of web-based technologies in 2008.

After migrating North American travel agencies to the ReserVIA web portal, VIA turned to its offshore (Europe and Australia/New Zealand) general sales agents in 2008, and began a similar process to expand and diversify their online sales. In the process, VIA, in partnership with BMO Financial, developed a new payment and settlement process using private-label virtual credit cards, which are recognized as a major innovation throughout the travel industry.

As a result, web-based sales continued to generate a growing portion of total revenues. When web-based sales were first introduced in 1997, VIA achieved \$1 million in annual sales online. By 2008, web-based sales had climbed to \$128 million, representing 45 per cent of VIA's total passenger revenue. Increased web

sales and other technology enhancements have resulted in operating savings of approximately \$1.6 million per year.

A STRATEGIC PLAN FOR INFORMATION TECHNOLOGY

Information technologies provide valuable tools to reduce costs and increase productivity in all aspects of VIA's operations. In 2008, VIA developed a comprehensive IT strategic plan to identify and coordinate those information technology projects that most effectively support the business goals of the Corporation, and help VIA to become a more competitive and customer-focused passenger service.

A priority under the plan is a new corporate intranet, developed in 2008 for launch in early 2009, which will give employees a single web-based point of entry to access all VIA information and services. Other key projects under development include a review of VIA's public web site, a project to provide up-to-the-minute train status information for customers, improvements to the VIAnet reservation system to help telephone sales agents provide faster, more efficient service to customers, and the implementation of technologies that will improve maintenance productivity.

The development and implementation of the strategic plan is managed by an IT Steering Committee, which ensures that all projects are aligned with VIA's business strategy, and adhere to effective IT governance processes.

Didier Luchmun
Counter Sales Agent
(Oshawa Station)



Enhancing our Environmental Sustainability

VIA's employees take great pride in providing leadership with respect to environmentally sustainable transportation and business practices. Environmental reporting is an integral part of the Corporation's planning and accountability framework under the *Moving Forward* strategy. Specific, measurable targets for improving environmental performance are established each year. A corporate-wide policy encourages sustainable practices in all aspects of the Corporation's business – in train maintenance centres, in offices and stations, as well as in the operation of passenger trains.

REDUCING EMISSIONS

Passenger rail is widely recognized as an environmentally responsible mode of transportation, and VIA works to continually improve the performance of its trains. Since 1990, VIA has cut fuel consumption by 30 per cent per passenger-kilometre, and greenhouse gas (GHG) emissions by 15.5 per cent. VIA has been able to achieve this result while operating more trains and carrying more passengers than in any year since 1990.

Rebuilding VIA's older locomotives and passenger cars under the capital investment plan will reduce fleet emissions further. New technologies included in rebuilding the F-40 locomotives will ensure that they meet current environmental standards for locomotive emissions. The rebuilt LRC cars will also incorporate environmental enhancements, including new, more efficient heating, cooling, ventilation, lighting and lay-over systems. Together, these modifications will result in an additional nine per cent reduction in fuel consumption and GHG emissions.

REDUCE, RE-USE, RECYCLE

Everyone at VIA is encouraged to develop "reduce, re-use, recycle" strategies in the workplace and on board. A Green Procurement guide emphasizes the use of environmentally responsible products in all business activities. For example, recycled paper is used for onboard products such as napkins and toilet paper, and for printed materials such as train schedules. Coffee served on trains is 100 per cent fair trade coffee.



ENVIROEXPO



VIA Rail Canada

A 2008 Canada Day celebration in Ottawa showcased the winners of the first EnviroExpo, a national contest that combines art and science in the quest for environmental solutions. Launched by VIA in 2007 in partnership with the Youth Science Foundation, EnviroExpo is a new environmental innovation category of the Canada-Wide Science Fairs. Some 30,000 schools and 20,000 teens participated in the project, with three winners receiving post-secondary scholarships from VIA valued at \$10,000. More than 100 VIA employees volunteered to help organize and coordinate contest events at science fairs across the country, helping to make EnviroExpo the largest division at the national science fair in 2008.

The second year of EnviroExpo was launched in November 2008.

which supports environmentally sustainable agriculture while improving living conditions in developing countries. Wherever possible, the Corporation recycles materials – from batteries to paper to discarded computer parts. And in recent years, maintenance teams have reduced the use of chemicals for processes such as water treatment and train cleaning by almost 50 per cent.

In 2008, VIA continued to reduce the environmental impact of on board service. For example, more products, such as coffee cups, are made from recycled materials, and fair trade teas are now available. And like many responsible hotels, VIA now offers customers on the four-night journey between Toronto and Vancouver the option of receiving freshly laundered linens on request, rather than every day.

VOLUNTEER GREEN TEAMS

Throughout the Corporation, volunteer Green Teams encourage all employees to identify ways to improve VIA's environmental performance. In 2008, VIA won the Environmental Award from the Railway Association of Canada for developing Green Teams as a management approach. In 2007, visiting delegates from Canadian Business for Social Responsibility commented that "VIA Green Teams are a unique approach allowing employees to create positive changes within their environments, from a bottom-up/democratic point of view." The Green Team structure encourages employees at all levels to work together to provide environmentally friendly travel experiences to our customers and to continually improve VIA's environmental performance. Our 11 Green Teams, which are spread across our network, are made up of volunteer employees who carry our passion for the environment to every corner of our organization.

Corporate Governance

VIA's Board of Directors is responsible for overseeing the strategic direction and management of the Corporation, and reports on VIA's operations to Parliament.

The Corporation and its Board of Directors are committed to implementing principles and best practices of good governance, and an independent review in 2008 gave the Board a positive evaluation in this regard. In addition, the Auditor General's Special Examination of VIA Rail, conducted every five years, included a positive assessment of the Board's governance practices.

All members of the Board sign a code of ethics reflecting the spirit and intent of the Accountability Act, which sets out standards of transparency and accountability for the officers and directors of Crown corporations.

BOARD COMMITTEES

Audit and Risk Committee

Provides oversight and monitoring of the Corporation's standards of integrity and behaviour; its financial information reporting, disclosure, and annual report; its internal control practices; and its risk management policies and procedures.

Corporate Governance Committee

Examines governance practices observed within VIA Rail, and makes recommendations with respect to such matters to the Board of Directors.

Human Resources Committee

Reviews and makes recommendations to the Board of Directors on the appointment, compensation, performance and succession of officers, and reviews organizational structure.

Investment Committee

Makes recommendations to the Board of Directors on the Pension Fund and the Asset Renewal Fund investment performance, policies and related matters.

Nominating Committee

Makes recommendations to the full Board of Directors, which in turn makes recommendations to the Minister of Transport, regarding appointments and re-appointments to the positions of Chief Executive Officer and the Chair of the Board of Directors.

Planning and Finance Committee

Oversees and monitors the Corporation's Strategic Plan, five-year Corporate Plan, and annual operating and capital budgets.

Real Estate and Environment Committee

Makes recommendations to the Board of Directors on strategic direction for the Corporation's real estate assets, and receives reports on the status of environmental matters within the Corporation.

ACCESS TO INFORMATION

VIA Rail believes that openness and transparency are the starting point in building a trusted relationship with customers, and with the public in general.

In September 2007, legislation came into effect which made VIA subject to the Access to Information Act and the Privacy Act. These acts govern the legal and enforceable right of public access to records that are under the control of the federal government and its institutions. VIA has developed a process for receiving and responding to information requests, and in 2008, the federal Commissioner of Information asked to use VIA's Access to Information and Privacy web site as a model for other Crown corporations.

In 2008, VIA Rail received 74 requests under the Access to Information Act. Two requests were carried over into 2009. During 2008, the Canadian Newspaper Association's annual audit of how access to information laws are being administered gave VIA top marks for transparency among federal agencies.

EXCEEDING EXPECTATIONS
CUSTOMER FOCUS

**ENGAGING
OUR PEOPLE**

SAFETY AND SECURITY
OUR BUSINESS GROWING OUR BUSINESS GROWING OUR

ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY

SERVICE EXCELLENCE SERVICE EXCELLENCE

BEST TOTAL TRAVEL EXPERIENCE

RESPECT PASSION

MOVING

FORWARD

Management Discussion and Analysis

This discussion and analysis presents data and comments on the Corporation's financial position and results of operations for the year 2008, excluding the financial results of VIA's variable interest entity (included in the Consolidated Financial Statements) and all non-funded items. It should be read in conjunction with the Consolidated Financial Statements that follow, and the Year at a Glance on page 1.

OVERVIEW OF FINANCIAL RESULTS

(-) = UNFAVOURABLE

	2008	vs Budget		vs 2007	
(IN MILLIONS OF DOLLARS)	\$	\$	%	\$	%
PASSENGER REVENUES	282.9	11.3	4.2	14.1	5.2
TOTAL REVENUES	299.2	11.4	4.0	13.6	4.7
CASH OPERATING EXPENSES	513.4	(4.8)	(0.9)	(27.2)	(5.6)
CASH OPERATING DEFICIT	214.2	6.6	3.0	(13.6)	(6.8)
RIDERSHIP (THOUSANDS OF PASSENGERS)	4,605	355	8.4	423	10.1

VIA achieved strong financial results in 2008, matching or exceeding most targets set out in the corporate plan. The year began with significant growth in ridership and revenues during the winter holiday season, and results remained strong throughout the year until October, when all travel markets were affected by a drop in consumer confidence following the global financial crisis. However, growth returned in December, and VIA ended the year with a new record in ridership, having carried more than 4.6 million passengers, and an increase in total revenues of more than \$13 million.

Revenue growth partially offset increased operating expenses. Higher passenger volumes, soaring fuel prices, disruptions in service caused by train derailments, and a significant decline in on-time performance contributed to rising expenses over 2007. Total operating costs rose by \$272 million. As a result, the ratio of revenues to operating expenses declined slightly (down half of a percentage point), but government operating funding per passenger-mile decreased by 0.5 cents.

PASSENGER REVENUE AND RIDERSHIP

Overall, total revenues increased \$13.6 million over 2007, a 4.7 per cent increase that surpassed annual budget targets by 4.0 per cent. The gains in ridership were impressive across all routes, increasing 10.1 per cent to 4.6 million trips, while passenger-miles, at 951 million, increased 8.7 per cent. Revenue per passenger-mile declined to 29.6 cents, or 3.0 per cent lower than 2007, as a result of growth-oriented revenue management.

Early in 2008, an unusually severe winter season, along with sustained increases in gasoline prices, underscored VIA's competitive advantage as a safe and reliable carrier, providing good value for money. With more people choosing not to travel by automobile, and both air and bus services imposing fuel surcharges on tickets, customer surveys reported that travellers shifted from those modes to the train.

In early spring, VIA adopted an aggressive revenue management strategy – making more discount fares available – to maintain ridership growth during the summer. In July, a special appreciation program offered unlimited free *Comfort* class travel to Canadian Armed Forces personnel. The response to the offer was overwhelming: close to 60,000 trips were made, totalling more than 20 million passenger-miles, with close to half of these on eastern and western long-distance trains.

New train schedules in the Quebec City-Windsor corridor improved reliability of service, and VIA strengthened its customer loyalty program with the relaunch of the VIA *Préférence* program. To expand leisure travel in this market, VIA concluded an agreement to share inventory with Jonview Holidays, a large Canadian tour operator that features Corridor rail tour packages. These initiatives supported continued ridership growth through the summer and early fall. However, VIA1 ridership and fares declined in the second half of the year, as VIA faced stiff airline competition for the Montreal-Ottawa-Toronto business markets.

The high value of the Canadian dollar encouraged more vacationers to travel in the U.S. and overseas. As a result of reliability problems – particularly on long-haul routes, where tourism dominates – a number of major tour operators cancelled their rail-tour packages, leaving unsold space.

By early October, the global financial crisis began to erode business and consumer confidence, and discretionary travel contracted for all markets. Ridership flattened, and revenue growth turned negative toward the end of the year, until winter conditions once again brought a shift in demand towards the train.

OPERATING COSTS

Operating costs rose by \$27.2 million or 5.6 per cent over 2007. One-third of this increase (\$10.3 million) is strictly due to soaring fuel prices. The effect of fuel prices would have been twice as large without VIA's hedging policy, which has protected VIA against the full impact of rising fuel prices.

Other sources of cost increases include inflationary pressures on train operations, equipment repair and overhaul costs, compensation, and higher marketing and sales costs for promotional campaigns focused on maintaining and increasing revenues and ridership. In addition, VIA faced increased costs due to several train incidents, including two during the summer, resulting in additional equipment repair and legal expenses.

The Corporation holds \$8.7 million (face value) in Non-Bank Asset Backed Commercial Paper (ABCP) in the Asset Renewal Fund which became completely illiquid in August 2007. The Corporation recorded in 2008 an additional provision for loss based on an estimated change in fair value of 30 per cent following a charge of 15 per cent recorded in 2007, for a cumulative provision of 45 per cent. In January 2009, the Superior Court of Ontario granted an implementation order to a restructuring plan which is expected to improve recoverable values on the ABCP notes (if held to maturity. This provision is a non-funded item.

CAPITAL EXPENDITURES

2008 marks the first full year of the five-year, \$516 - million capital investment program announced by the government in October of 2007. Most of this money is dedicated to equipment projects, and to improving Corridor rail infrastructure to increase capacity and improve reliability.

Total capital spending for the year was \$42.1 million, as compared to \$12.4 million in 2007. Slightly more than half of 2008 expenditures related to major equipment and infrastructure projects. This includes the F-40 rebuild program as well as infrastructure upgrades on the Smiths Falls, Brockville, Chatham, and Alexandria subdivisions. The remainder of the expenditures were for station and information technology projects, and smaller equipment and infrastructure projects.

ON-TIME PERFORMANCE

On-time performance continued to be a major challenge for VIA throughout 2008. At 75 per cent, overall on-time performance dropped two percentage points versus 2007.

Much of this decline is directly attributable to problems with aging equipment and infrastructure problems, which are being addressed through the five-year capital investment program. For example, in the Quebec City-Windsor corridor, equipment maintenance delays have increased by 28 per cent, with aging equipment making an important contribution. Long-term infrastructure work programs by the freight railways, which were extended over the summer period, also contributed to delays. In addition, VIA's own infrastructure work programs and an increase in passenger volumes have increased train delays in the Corridor.

In western Canada on-time performance was 22 per cent, a one per cent drop versus 2007. In eastern Canada, performance dropped by 23 percentage points, with a significant increase in the length of train delays due to slow orders because of the condition of track between Charny, QC, and Moncton, NB.

While on-time performance for the year as a whole declined, performance began to improve during the second half of the year. VIA worked very closely with the host railways and regional

management to reduce the length of delays, and extensive discussions with the host railways resulted in an overhaul of schedules in the Corridor and western Canada. In the Corridor, VIA and CN worked together to develop a new schedule, with more realistic arrival and departure times, so that customers now have more reliable service. In western Canada, the addition of one night to the schedule for the *Canadian* will ensure more reliable, on-time service, with new touring options for travellers at stops en route.

OUTLOOK FOR 2009

In 2009, the situation relative to fuel prices and their variations will have an impact on ridership and passenger revenues. Lower prices may weaken the perception that the train is an economical means of transportation and a good substitute for the car, especially in medium-haul markets where the Corporation achieved its highest growth in ridership in 2008.

In the immediate future, travel and tourism markets will continue to reflect the uncertainty in the Canadian, U.S. and world economies. Unpredictable fluctuations in the value of the Canadian dollar will impact the decisions of Canadians choosing to vacation within the country, the U.S. or overseas, as well as the level of inbound tourism. Industry forecasts predict that domestic travel will remain stagnant, and competition for customers among transportation services will likely intensify.

VIA is, however, well positioned to deliver a competitive, attractive service to customers in these markets, with advantages that cannot be replicated by other modes. Train travel remains the most dependable, all-weather mode of transportation, offering stress-free transportation with a high level of comfort, and it responds to growing concerns about the environmental impact of transportation. Above all, VIA excels in delivering excellent customer service, one of

the key differentiators in travel markets today. VIA's marketing and promotion strategies will highlight these strengths, while innovative pricing strategies will continue to attract new customers to the train.

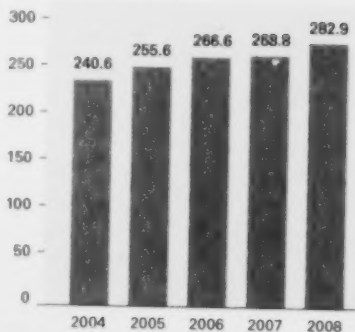
Customer service will continue to be the core of VIA's business strategy, focused on retaining existing customers, building customer loyalty, and increasing ridership. Enhanced products and services, along with continual improvements in service delivery, will allow VIA to meet and exceed customer expectations more consistently. And customers will see significant improvements in reliability and on-time performance, as a result of new and constructive relationships with the freight railways.

At the same time, VIA will continue to position passenger rail for long-term, sustainable growth. Planned infrastructure and equipment projects for 2009 will move forward quickly, ensuring that the Government of Canada's capital investment in the future of passenger rail delivers the results Canadians expect – a national passenger service that is reliable, efficient, safe and financially sustainable.

In February 2008, the Canadian Accounting Standards Board confirmed January 1, 2011 as the changeover date for Canadian publicly accountable enterprises to start using International Financial Reporting Standards (IFRS) as issued by the International Accounting Standards Board. IFRS uses a conceptual framework similar to Canadian GAAP, but there are significant differences in recognition, measurement and disclosures. The Corporation is currently evaluating the impact of the adoption of IFRS on its future consolidated financial statements.

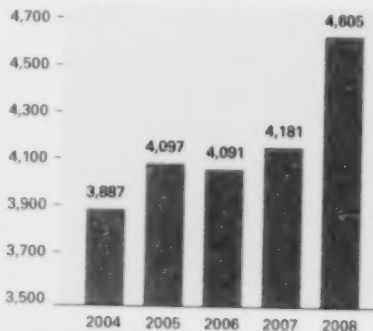
PASSENGER REVENUES

(in thousands of dollars)



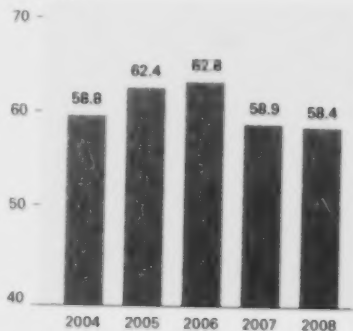
RIDERSHIP

(in thousands)



REVENUE/EXPENSES RATIO

(in percentage)



**CONSOLIDATED
FINANCIAL
STATEMENTS**

Management's Responsibility Statement

Year ended December 31, 2008

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the consolidated financial statements contained in the Annual Report. These consolidated statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include certain amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information contained throughout the Annual Report is consistent with that in the consolidated financial statements. Management considers that the consolidated statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

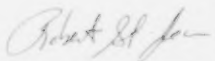
To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, LLP, as internal auditors. The external auditor, the Auditor General of Canada, has audited the Corporation's consolidated financial statements for the year ended December 31, 2008, and her report indicates the scope of her audit and her opinion on the consolidated financial statements.

The Audit and Risk Committee of the Board of Directors, consisting primarily of independent Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The consolidated financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit and Risk Committee.



Paul Côté

President and Chief Executive Officer



Robert St-Jean, CA

Chief Financial and Administration Officer

Auditor's Report

TO THE MINISTER OF TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

I have audited the consolidated balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 2008 and the consolidated statement of operations, comprehensive income and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2008 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation that have come to my notice during my audit of the consolidated financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act*, and the articles and by-laws of the Corporation.



Sheila Fraser, FCA auditor
Auditor General of Canada

CONSOLIDATED BALANCE SHEET

AS AT DECEMBER 31
(IN THOUSANDS)

	2008	2007
CURRENT ASSETS		
Cash and cash equivalents	\$ 9,205	\$ 5,147
Accounts receivable, trade	6,701	7,445
Accounts receivable, prepaid and other	2,789	4,575
Receivable from the Government of Canada	-	303
Derivative financial instruments (Note 18)	5,067	6,262
Materials (Note 5)	22,548	20,629
Asset renewal fund (Note 7)	17,900	17,700
Future corporate taxes (Note 10)	6,187	-
	70,507	62,061
LONG-TERM ASSETS		
Property, plant and equipment (Note 6)	475,480	487,905
Asset renewal fund (Note 7)	56,734	56,826
Accrued benefit asset (Note 9)	332,514	286,621
Derivative financial instruments (Note 18)	4,973	553
	869,701	831,905
	\$ 940,208	\$ 893,966
CURRENT LIABILITIES		
Accounts payable and accrued liabilities (Notes 8)	\$ 108,166	\$ 98,585
Derivative financial instruments (Notes 18)	20,664	1,153
Deferred revenues	11,639	11,812
	140,469	111,550
LONG-TERM LIABILITIES		
Accrued benefit liability (Note 9)	26,164	25,216
Future corporate taxes (Note 10)	47,229	41,042
Derivative financial instruments (Note 18)	11,431	694
Deferred investment tax credits	1,602	1,950
Other	2,492	652
	88,918	69,554
DEFERRED CAPITAL FUNDING (Note 13)	480,384	488,763
SHAREHOLDER'S EQUITY		
Share capital (Note 12)	9,300	9,300
Contributed surplus (Note 12)	4,963	4,963
Retained earnings (Note 12)	216,174	209,836
	230,437	224,099
	\$ 940,208	\$ 893,966

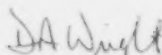
Commitments and Contingencies (Notes 13 and 19 respectively)

The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

Approved on behalf of the Board:



Eric L. Stefanson, FCA
Director and Chairman of the Audit
and Risk Committee



Donald A. Wright
Director and Chairman of the Board

CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS,
COMPREHENSIVE INCOME AND RETAINED EARNINGSYEAR ENDED DECEMBER 31
(IN THOUSANDS)

	2008	2007
REVENUES		
Passenger	\$ 283,062	\$ 268,959
Investment income	578	2,733
Other	15,599	15,607
	299,239	287,299
EXPENSES		
Compensation and benefits	230,373	218,927
Train operations and fuel	141,319	123,504
Stations and property	32,524	30,592
Marketing and sales	30,171	29,265
Maintenance material	33,585	30,852
On-train product costs	18,036	17,875
Operating taxes	7,546	7,132
Employee future benefits (Note 9)	(35,045)	(35,633)
Amortization and losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	54,466	55,396
Unrealized loss on derivative financial instruments	27,023	1,349
Realized gain on derivative financial instruments	(10,566)	(6,667)
Other	26,639	19,172
	556,071	491,764
OPERATING LOSS BEFORE FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA AND CORPORATE TAXES	256,832	204,465
Operating funding from the Government of Canada	214,223	200,596
Amortization of deferred capital funding (Note 11)	50,857	53,617
Income before corporate taxes	8,248	49,748
Corporate tax expense (Note 10)	1,910	6,208
NET INCOME AND COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEAR	6,338	43,540
Retained earnings, beginning of year	209,836	166,296
RETAINED EARNINGS, END OF YEAR	\$ 216,174	\$ 209,836

The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

YEAR ENDED DECEMBER 31
(IN THOUSANDS)

	2008	2007
OPERATING ACTIVITIES		
Net income and comprehensive income for the year	\$ 6,338	\$ 43,540
Adjustments to determine net cash from (used in) operating activities:		
Amortization of property, plant and equipment	53,046	57,283
Losses (gains) on write-down and disposal of property, plant and equipment	968	(1,545)
Amortization of investment tax credits	(348)	(342)
Amortization of deferred capital funding	(50,857)	(53,617)
Future corporate taxes	-	5,171
Change in fair value of financial instruments	2,610	1,300
Unrealized net loss on derivative financial instruments	27,023	1,349
Change in non-cash working capital	10,212	(319)
Change in accrued benefit asset	(45,893)	(55,743)
Change in accrued benefit liability	948	739
Change in other long-term assets	-	220
Change in other long-term liabilities	1,840	(72)
	6,687	(2,036)
FINANCING ACTIVITIES		
Capital funding	42,478	12,138
	42,478	12,138
INVESTING ACTIVITIES		
Acquisition of investments in the Asset Renewal Fund	(415,817)	(526,086)
Proceeds from sale and maturity of investments in the Asset Renewal Fund	413,099	527,401
Acquisition of property, plant and equipment	(42,478)	(12,438)
Proceeds from disposal of property, plant and equipment	89	1,918
	(45,107)	(9,205)
CASH AND CASH EQUIVALENTS		
Increase during the year	4,058	897
Balance, beginning of year	5,147	4,250
BALANCE, END OF YEAR	\$ 9,205	\$ 5,147
REPRESENTED BY:		
Cash	28	2,265
Short-term investments, 1.50%, maturing in January 2009 (2007: 4.44%)	9,177	2,882
	\$ 9,205	\$ 5,147

The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

Notes to Consolidated Financial Statements

AS AT DECEMBER 31, 2008

1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the Canadian leader in service excellence in passenger transportation with a mission to work together to provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

The Corporation has one operating segment, passenger transportation and related services.

2. CHANGES IN ACCOUNTING POLICIES

On January 1, 2008, the Corporation adopted CICA accounting handbook section 1400, *General Standards of Financial Statement Presentation*, section 1535, *Capital disclosures*, section 3031, *Inventories*, section 3862, *Financial Instruments - Disclosures* and section 3863 *Financial Instruments - Presentation*.

Section 1400, *General Standards of Financial Statement Presentation*, has been amended and include a requirement that management make an assessment of an entity's ability to continue as a going concern when preparing financial statements. These changes, including the related disclosure requirements, came into effect on January 1, 2008 and did not impact our financial statements.

Section 1535, *Capital Disclosures* requires disclosure of both qualitative and quantitative information that enables users of financial statements to evaluate the entity's objectives, policies and processes for managing capital. This new requirement is for disclosure only and does not impact the financial results of the Corporation.

Section 3031, *Inventories* specifies the measurement of inventory at the lower of cost and net realizable value with the possibility of reversing previous write downs. It provides more extensive guidance on the determination of cost including allocation of overhead, and narrows the permitted cost formula to apply for the recognition to expense as well as expanding disclosure requirements. The adoption of these recommendations has been applied retrospectively and has not resulted in a restatement nor a reclassification of spare parts inventory as Property, Plant and Equipment in the Consolidated Balance Sheet.

Section 3862, *Financial Instruments - Disclosures* and Section 3863, *Financial Instruments - Presentation* replace Section 3861, *Financial Instruments - Disclosure and Presentation*. These new sections require enhanced disclosure on the nature and extent of risks arising from financial instruments and how the entity manages those risks. This new requirement is for disclosure only and does not impact the financial results of the Corporation. The new disclosures are included in notes 3 1) and 15.

3. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

These consolidated financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

A | VARIABLE INTEREST ENTITIES

These consolidated financial statements include the financial statements of the Corporation and as required by Accounting Guideline AcG-15, Consolidation of Variable Interest Entities (AcG-15), the financial statements of the Keewatin Railway Company (KRC), a variable interest entity (VIE). AcG-15 requires the consolidation of VIEs if a party with an ownership, contractual or other financial interest in the VIE (a variable interest holder) is exposed to a majority of the risk of loss from the VIE's activities, is entitled to receive a majority of the VIE's residual returns (if no party is exposed to a majority of the VIE's losses), or both (the primary beneficiary). Upon consolidation, the primary beneficiary generally must initially record all of the VIE's assets, liabilities and non-controlling interests at fair value at the date the enterprise became the primary beneficiary (See Note 14). The Corporation revises its initial determination of the accounting for VIEs when certain events occur, such as changes in governing documents or contractual arrangements.

B | FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded as a reduction of the operating loss. The amounts are determined on the basis of operating expenses less commercial revenues excluding unrealized gains and losses on financial instruments, employee future benefits and non-cash transactions relating to property, plant and equipment and future corporate taxes, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable property, plant and equipment is recorded as deferred capital funding on the Consolidated Balance Sheet and is amortized from the acquisition date on the same basis and over the same periods as the related property, plant and equipment. Upon disposal of the funded depreciable property, plant and equipment, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to the property, plant and equipment. Funding for non-depreciable property, plant and equipment is recorded as contributed surplus.

C | CASH EQUIVALENTS

Cash equivalents investments include bankers' discount notes and bankers' acceptances which may be liquidated promptly and have original maturities of three months or less.

D | ASSET RENEWAL FUND

Asset Renewal Fund investments include bankers' discount notes, bankers' acceptances and commercial paper which may be liquidated promptly and have original maturities of three months or less. Changes in fair value are recorded in investment income.

E | REVENUE RECOGNITION

Revenues earned from passenger transportation are recorded as services are rendered. Amounts received for train travel not yet rendered are included in current liabilities as deferred revenues. Investment income and other revenues which includes third party revenues are recorded as they are earned. The change in fair value of the financial instruments held for trading other than derivative financial instruments is recorded in investment income.

F | FOREIGN CURRENCY TRANSLATION

Accounts in foreign currencies are translated using the temporal method. Under this method, monetary Consolidated Balance Sheet items are translated at the exchange rates in effect at year-end. Gains and losses resulting from the changes in exchange rates are reflected in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings.

Non-monetary Consolidated Balance Sheet items as well as foreign currency revenues and expenses are translated at the exchange rate in effect on the dates of the related transactions.

G | MATERIALS

Materials, consisting primarily of items used for the maintenance of rolling stock, are valued at the lower of weighted average cost and net realizable value.

H | PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

Property, plant and equipment acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at their net transfer values while subsequent acquisitions are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with upgrading of other property, plant and equipment are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the property, plant and equipment concerned; otherwise, such costs are expensed as incurred.

Retired property, plant and equipment are written down to their net realizable value.

Amortization of property, plant and equipment is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to amortize the cost of property, plant and equipment, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 30 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 40 years
Leasehold improvements	2 to 20 years
Machinery and equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other property, plant and equipment	3 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired property, plant and equipment.

I | CORPORATE TAXES

The Corporation utilizes the asset and liability method of accounting for corporate taxes under which future corporate tax assets and liabilities are recognized for the estimated future tax consequences attributable to differences between the financial statement carrying amount and the tax basis of assets and liabilities. Future corporate tax assets and liabilities are measured using substantively enacted rates that are expected to apply for the year in which those temporary differences are expected to be recovered or settled. The effect on future corporate tax assets and liabilities of a change in tax rates is recognized in earnings in the period that includes the enactment date. Future corporate tax assets are recognized to the extent that realization is considered more likely than not.

J | INVESTMENT TAX CREDITS

Investment tax credits are recognized when qualifying expenditures have been made, provided there is reasonable assurance that the credits will be realized. They are amortized over the estimated useful lives of the related property, plant and equipment. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of property, plant and equipment.

K | EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans.

The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on services and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at fair value.

On January 1, 2000, the Corporation adopted the new accounting standard on employee future benefits using the prospective application method. The Corporation is amortizing the transitional asset on a straight-line basis over 13 to 14 years, which was the average remaining service lives of the active employee groups at the time.

Past service costs are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups at the date of the amendment.

For the pension plans, the excess of the accumulated net actuarial gain or loss over 10 per cent of the greater of the accumulated benefit obligation and the fair value of plan assets is amortized on a straight-line basis over the average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

The Corporation's obligations for worker's compensation benefits are based on known awarded disability and survivor pensions and other potential future awards with respect to accidents that occurred up to the fiscal year-end. The Corporation is self-insured. The actuarial determination of these accrued benefit obligations uses the projected benefit method. This method

incorporates management's best estimate of cost escalation as well as demographic and other financial assumptions. Management's best estimate also takes into account the experience and assumptions of provincial workers' compensation boards. The actuarial gains or losses are amortized over a seven-year period, the average duration of these obligations.

L FINANCIAL INSTRUMENTS

(i) FINANCIAL ASSETS AND LIABILITIES HELD FOR TRADING (HFT)

Financial instruments are classified as HFT when they are principally acquired or incurred for the purpose of selling and repurchasing in the short-term, part of a portfolio of identified financial instruments that are managed together and for which there is evidence of short-term profit taking or derivatives not designated for hedge accounting. Other financial instruments may be designated as held for trading upon initial recognition.

The Corporation has classified its cash and cash equivalents as held for trading since they could be reliably measured at fair value due to their short-term maturity.

Financial assets and financial liabilities classified as HFT are measured at fair value with changes in those fair values recognized in income. Transaction costs are expensed as incurred. Regular-way purchases or sales of financial assets are accounted for at settlement-date.

(ii) LOANS AND RECEIVABLES (L&R)

The L&R classification includes trade receivables, loans, and other receivables that have fixed or determinable payments that are not quoted in an active market. Assets are measured initially at fair value and then at amortized cost, using the effective interest rate method, less any impairment. The fair values of loans and receivables are estimated on the basis of the present value of the expected cash flows. Where the time value of money is not material due to their short-term nature, accounts receivable are carried at the original invoice amount less allowance for doubtful receivables.

(iii) OTHER FINANCIAL LIABILITIES

Other financial liabilities represent liabilities that are not classified as HFT. They are initially measured at fair value, net of transaction costs and subsequently measured at amortized cost using the effective interest method, with interest expense recognized on an effective yield basis. Where the time value of money is not material due to their short-term nature, accounts payable are carried at the original invoice amount.

M DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

Derivative financial instruments such as swaps and certain forward foreign exchange contracts are utilized by the Corporation in the management of its exposure to changes in fuel prices and the value of the U.S. dollar of at least 50 per cent and up to 80 per cent of its consumption of fuel. The Corporation does not enter into derivative financial instruments for trading or speculative purposes. The Corporation does not currently apply hedge accounting on these derivative financial instruments.

Forward foreign exchange contracts are also utilized by the Corporation in the management of its exposure to the changes in value of the U.S. dollar related to the purchase of materials from the U.S. as part of a major capital project to refurbish some of its locomotive fleet.

The Corporation's derivative financial instruments are classified as HFT. Changes in fair value of derivative financial instruments are recorded in the consolidated statement of operations, comprehensive income and retained earnings. Derivative financial instruments with a positive fair value are reported as derivative financial instrument assets and derivatives with a negative fair value are reported as liabilities.

N | MEASUREMENT UNCERTAINTY

The preparation of consolidated financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities as well as revenues and expenses and the disclosure of contingent assets and liabilities. The most significant estimates involve the recognition of liabilities and other claims against the Corporation, the fair value of financial instruments, employee future benefits, future corporate taxes as well as the useful life of property, plant and equipment. Actual results could differ from these estimates and such differences could be material.

O | VIA PREFERENCE PROGRAM

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *Via Préférence* frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities.

P | NON-MONETARY TRANSACTIONS

Non-monetary transactions are recorded at the estimated fair value of the goods or services received or the estimated fair value of the services given, whichever is more reliably determinable. Revenues from non-monetary transactions are recognized when the related services are rendered. Expenses resulting from non-monetary transactions are recognized during the period when goods or services are provided by third parties.

4. FUTURE ACCOUNTING CHANGES

A | GOODWILL AND INTANGIBLE ASSETS

In February 2008, the CICA issued section 3064, *Goodwill and Intangible Assets* which provides guidance on the recognition, measurement, presentation and disclosure for goodwill and intangible assets, other than the initial recognition of goodwill or intangible assets acquired in a business combination. The standard is effective for fiscal years beginning on or after October 1, 2008, and requires retrospective application to prior period financial statements. The Corporation is in the process of evaluating the impact of this new standard for adoption on January 1, 2009.

B | INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS

In February 2008, the Canadian Accounting Standards Board confirmed January 1, 2011 as the changeover date for Canadian publicly accountable enterprises to start using International Financial Reporting Standards (IFRS) as issued by the International Accounting Standards Board. IFRS uses a conceptual framework similar to Canadian GAAP, but there are significant differences in recognition, measurement and disclosures. The Corporation is currently evaluating the impact of the adoption of IFRS on its future consolidated financial statements.

5. MATERIALS

The cost of its materials recorded as an expense during the year amounted to \$29.8 million (2007: \$27.1 million). As at December 31, 2008 the Corporation has no significant expense related to write-down of the value of its materials for 2008 and 2007.

6. PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008			2007		
	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET
Land	5.7	-	5.7	5.7	-	5.7
Rolling stock	775.3	517.7	257.6	777.2	484.7	292.5
Maintenance buildings	182.3	149.9	32.4	181.8	141.5	40.3
Stations and facilities	45.7	32.3	13.4	45.3	30.4	14.9
Infrastructure improvements	153.4	61.7	91.7	148.5	57.9	90.6
Leasehold improvements	116.3	95.4	20.9	116.4	93.0	23.4
Machinery and equipment	37.9	31.3	6.6	36.3	30.3	6.0
Information systems	53.4	48.9	4.5	51.1	45.9	5.2
Other property, plant and equipment	20.5	19.8	0.7	20.5	19.6	0.9
	1,390.5	957.0	433.5	1,382.8	903.3	479.5
Projects in progress			41.6			8.1
Retired property, plant and equipment (at net realizable value)			0.3			0.3
			475.4			487.9

Projects in progress as at December 31, 2008, primarily consist of rolling stock, improvements to infrastructure and information systems for \$33.0 million (2007: \$6.0 million).

7. ASSET RENEWAL FUND

A) ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of Canada Secretariat to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects. However, the Treasury Board of Canada Secretariat could approve the use of the Asset Renewal Fund to finance operating deficits.

The short term investments in the Asset Renewal Fund include the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
	CARRYING VALUE AND FAIR VALUE	CARRYING VALUE AND FAIR VALUE
Federal and provincial notes	26.6	-
Bankers' acceptances	39.4	33.3
Commercial Paper	8.6	41.2
Balance at end of year	74.6	74.5
Less: Short-term portion	17.9	17.7
Long-term portion	56.7	56.8

During the year ended December 31, 2008, the Treasury Board of Canada Secretariat approved the use of the Asset Renewal Fund to fund a maximum of \$0.2 million of the 2008 capital expenditures.

Of the December 31, 2008 total balance in the Asset Renewal Fund, the Corporation has received approval by the Treasury Board of Canada Secretariat to use up to \$179 million (2007: \$177 million) to fund future working capital requirements. This amount is presented in the short-term portion of the Asset Renewal Fund.

The weighted average effective rate of return on short-term investments as at December 31, 2008, was 1.55 per cent (2007: 4.74 per cent) excluding non-bank sponsored Asset-Backed Commercial Paper. The weighted average term to maturity as at December 31, 2008, is two months (2007: two months) excluding non-bank sponsored Asset-Backed Commercial Paper.

The fair value of short-term investments is based on the current bid price at the Consolidated Balance Sheet date except for the Asset Backed Commercial Paper as described below.

The Asset Renewal fund is invested in 19 short-term instruments (2007: 20) that have a rating of "R-1 low" or higher. The diversification in short-term instruments is provided by limiting to 10 per cent or less the percentage of the market value of the Asset Renewal Fund assets invested in instruments of a single issuer.

The Corporation is subject to credit risk from its holdings of the Asset Renewal Fund. The Corporation minimizes its credit risks by adhering to the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy and by investing in high quality financial instruments.

B | CHANGES IN THE ASSET RENEWAL FUND

The Asset Renewal Fund includes the following changes during the year:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
Balance at beginning of year	74.5	77.1
Proceeds from sale or lease of surplus assets	0.2	1.5
Investment Income	2.5	3.2
Change in fair value	(2.6)	(1.3)
Less: Cash drawdown during the year	-	(6.0)
Balance at end of year	74.6	74.5

C | ASSET-BACKED COMMERCIAL PAPER (ABCP)

The Corporation holds \$8.7 million (face value) in non-bank sponsored Asset-Backed Commercial Paper (ABCP) in the Asset Renewal Fund. These investments matured in August, September and October 2007 but, as a result of liquidity issues in the ABCP market, they did not settle on maturity. The Corporation's non-bank sponsored ABCP notes have not been traded in the market since August 2007 and there is currently no market quote available.

The Corporation has recorded an additional unrealized loss based on an estimated change in fair value of \$2.6 million in 2008 (2007: \$1.3 million) as a reduction of Investment Income in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings. The impairment amount on the ABCP is \$3.9 million as at December 31, 2008 which is equivalent to 45% of their face value.

The Corporation's estimate of the fair value of its investment in ABCP was based on a valuation model developed internally from information provided by the Pan-Canadian investors' committee and market information on similar structures that were still pricing at year-end, which reflect credit conditions as at December 31, 2008. Other assumptions were used to adjust for the lack of liquidity of the non-bank ABCP holdings, increased default potential on some of the structure receivables and to reflect a potential drop in expected yield resulting from the restructuring effort.

The Corporation's estimate of the fair value of its non-bank sponsored ABCP notes is subject to significant risks and uncertainties, including the timing and amount of future cash flows, despite the implementation of the Montreal Proposal in January of 2009, market liquidity, the quality of the underlying assets and financial instruments as well as changes in default rates and credit spread levels. Accordingly, there can be no assurance that the Corporation's assessment of the fair value of its ABCP holdings will not change materially in subsequent periods. The Corporation has sufficient cash to fund all its ongoing liquidity and capital expenditure requirements.

As a result of the implementation of the Montreal Proposal, the Corporation has received in January 2009 long-term floating rate notes as replacement for the ABCP. These notes have maturity dates varying from 2013 to 2056.

8. ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

The Accounts payable and accrued liabilities include the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
Accrued liabilities	26.9	22.9
Wages payable and accrued	38.9	32.5
Trade payables	28.4	33.3
Capital tax, income tax and other taxes payable	9.8	9.3
Government of Canada	3.8	-
Current portion of network restructuring and reorganization accrual	0.4	0.4
Other	-	0.1
	108.2	98.5

9. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation provides a number of funded defined benefit pension plans as well as unfunded post retirement and post-employment benefits that include life insurance, health coverage and self insured workers' compensation benefits, to all its permanent employees. The actuarial valuations for employee future benefits are carried out by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries.

The defined benefit pension plans are based on years of service and final average salary.

Pension benefits increase annually by 50 per cent of the increase in the Consumer Price Index in the 12 months ending in December subject to a maximum increase of 3 per cent in any year.

The latest actuarial valuation for the post-retirement unfunded plan was carried out as at July 31, 2007. The next actuarial valuation will be carried out as at January 1, 2010.

The latest actuarial valuation for the post-employment unfunded plan was carried out as at July 31, 2007. The next actuarial valuation will be carried out as at January 1, 2010.

The latest actuarial valuation for the self-insured workers' compensation benefits was carried out as at December 31, 2006. The next actuarial valuation will be carried out as at December 31, 2009, and will be available in September 2010.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 2006. The next actuarial valuation will be carried out as at December 31, 2009, and will be available in June 2010.

The actuarial valuation of the Supplemental Executive Retirement Plan is carried out annually. The last actuarial valuation was carried out as at December 31, 2008.

The actuarial valuation of the Supplemental retirement plan for management employees (SRP), with respect to retired members is carried out annually. The latest actuarial valuation was

carried out as at December 31, 2008. The latest actuarial valuation for active members of the SRP was carried out December 31, 2006, and the next actuarial valuation will be carried out no later than December 31, 2009.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, the summary of the principal valuation results, in aggregate, is as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2008	2007	2008	2007
ACCRUED BENEFIT OBLIGATION:				
Balance at beginning of year	1,479.3	1,532.8	31.8	29.7
Current service cost	23.3	25.5	4.6	4.4
Employee contributions	10.1	9.7	-	-
Interest cost	80.1	78.5	1.8	1.5
Benefits paid	(101.4)	(97.0)	(6.1)	(5.6)
Net transfer in	-	12.6	-	-
Actuarial (gains) losses	(325.5)	(82.8)	(4.3)	1.8
Balance at end of year	1,165.9	1,479.3	27.8	31.8
FAIR VALUE OF PLAN ASSETS:				
Balance at beginning of year	1,762.0	1,777.2	-	-
Actual return on plan assets	(320.0)	45.9	-	-
Employer contributions	3.6	13.6	6.1	5.6
Employee contributions	10.1	9.7	-	-
Net transfer in	-	12.6	-	-
Benefits paid	(101.4)	(97.0)	(6.1)	(5.6)
Balance at end of year	1,354.3	1,762.0	-	-

The percentage of the fair value of the total pension plan assets by major category as at December 31 was as follows:

Asset categories:	2008	2007
Equity securities (public market)	44.3%	53.4%
Fixed income securities (public market)	44.0%	34.0%
Private equity, hedge funds and other	11.7%	12.6%
	100.0%	100.0%

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2008	2007	2008	2007
RECONCILIATION OF THE FUNDED STATUS:				
Fair value of plan assets	1,354.3	1,762.0	-	-
Accrued benefit obligation	1,165.9	1,479.3	27.8	31.8
Funded status of plans - surplus (deficit)	188.4	282.7	(27.8)	(31.8)
Unamortized net actuarial losses (gain)	295.4	187.3	(1.4)	3.1
Unamortized past service costs	1.9	2.2	0.3	0.4
Unamortized transitional (asset) obligation	(153.2)	(185.6)	3.2	3.7
	332.5	286.6	(25.7)	(24.6)
Network restructuring long-term liability	-	-	(0.4)	(0.6)
Accrued benefit asset (liability)	332.5	286.6	(26.1)	(25.2)

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2008	2007	2008	2007
ELEMENTS OF DEFINED BENEFIT COSTS RECOGNIZED IN THE YEAR:				
Current service cost	23.3	25.5	4.6	4.4
Interest cost	80.1	78.5	1.8	1.5
Actual return on plan assets	320.0	(45.9)	-	-
Actuarial (gains) losses	(325.5)	(67.9)	(4.3)	1.8
Elements of employee future benefits costs (income) before adjustment to recognize the long-term nature of these costs	97.9	(24.7)	2.1	7.7
ADJUSTMENTS TO RECOGNIZE THE LONG-TERM NATURE OF EMPLOYEE FUTURE BENEFITS COSTS:				
Differences between:				
• Expected return and actual return on plan assets for the year	(435.2)	(75.3)	-	-
• Actuarial loss (gain) recognized for the year and the actual actuarial loss on accrued benefit obligation for the year	327.0	89.7	4.5	(1.8)
• Amortization of past service costs for the year and the actual plan amendments for the year	0.4	0.5	0.1	-
• Amortization of transitional (asset) obligation	(32.3)	(32.4)	0.5	0.7
Defined benefit (income) costs recognized	(42.2)	(42.2)	7.2	6.6

The employee future benefits expense in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings includes the pension plans net income and the other benefit plans net costs.

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2008	2007	2008	2007
WEIGHTED-AVERAGE OF SIGNIFICANT ASSUMPTIONS:				
Accrued benefit obligation as at December 31:				
Discount rate	7.50%	5.50%	7.50%	5.50%
Rate of compensation increase	3.00%	3.00%	3.00%	3.00%
Benefit costs for the year ended December 31:				
Discount rate	5.50%	5.00%	5.50%	5.00%
Expected long-term rate of return on plan assets	6.75%	7.00%	-	-
Rate of compensation increase	3.00%	3.25%	3.00%	3.25%
Assumed health care cost trend rates as at December 31:				
Initial health care cost trend rate	-	-	7.78%	7.78%
Cost trend rate declines to	-	-	3.66%	3.66%
Year ultimate rate is reached	-	-	2014	2014

Sensitivity analysis

Assumed health care cost trend rates have a significant effect on the amounts reported for the health care plans. A one-percentage-point change in assumed health care cost trend rates would have the following effects for 2008:

(IN THOUSANDS OF DOLLARS)

	INCREASE	DECREASE
Total service and interest cost	38	(29)
Accrued benefit obligation	185	(156)

10. CORPORATE TAXES

The corporate tax expense of the Corporation consists of the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
Current tax expense	1.9	1.0
Future corporate tax expense	-	5.2
Corporate tax expense	1.9	6.2

In 2008, the Corporation recorded a current income tax expense of \$1.9 million resulting from the Federal and Ontario harmonization of corporate taxes. The Corporation has a cash tax payable of \$1.9 million that is payable over a five year period beginning in 2010. This amount is included in Other Long-term liabilities.

Corporate tax expense on net income for the year differs from the amount that would be computed by applying the combined Federal and provincial statutory income tax rates of 30.2 per cent (2007: 32.4 per cent) to income before corporate taxes. The reasons for the differences are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
Computed tax expense - statutory rates	2.4	16.1
Permanent difference:		
Large corporate tax expense (recovery)	(0.3)	(0.5)
Non-taxable portion of capital and accounting losses (gains) and others	0.4	(0.2)
Change in valuation allowance	(1.0)	1.9
Effect of statutory tax rate substantively enacted during the year	-	(4.8)
Effect of tax rate changes on future income taxes	(1.3)	(4.0)
Future income tax expense (recovery) relating to changes in temporary differences	1.7	(4.1)
Other	-	1.8
	1.9	6.2

Future corporate income taxes reflect the net tax effects of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting purposes and the amounts used for income tax purposes.

Significant components of the future corporate tax (assets) and liabilities of the Corporation are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
Future corporate tax assets:		
Property, plant and equipment	(25.1)	(23.1)
Contingencies, other liabilities and net amounts	(4.5)	(4.3)
Accrued benefit liability	(6.6)	(6.4)
Unrealized loss on derivative financial instruments	(6.5)	-
Loss carry-forward	(10.8)	(10.3)
	(53.5)	(44.1)
Less the valuation allowance	8.7	9.7
	(44.8)	(34.4)
Future corporate tax liabilities:		
Accrued benefit asset	85.9	74.0
Unrealized gain on derivative financial instruments	-	1.5
	85.9	75.5
Net future corporate tax liabilities	41.1	41.1
Presented in the consolidated balance sheet as:		
Future income tax assets - short-term	(6.2)	-
Future income tax liabilities - long-term	47.3	41.1
Net future corporate tax liabilities	41.1	41.1

The Corporation has \$42.0 million of unused federal non-capital tax losses carried forward and their related year of expiry are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

2010	0.7
2014	3.3
2015	14.4
2026	18.8
2028	4.8
	42.0

11. DEFERRED CAPITAL FUNDING

Deferred capital funding represents the unamortized portion of the funding used to purchase property, plant and equipment.

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2008	2007
Balance, beginning of year	488.7	530.2
Government funding for depreciable property, plant and equipment	42.5	12.1
Amortization of deferred capital funding	(58.8)	(53.6)
Balance, end of year	488.4	488.7

12. CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares with no par value. As at December 31, 2008 and 2007, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.

The Corporation defines its capital as share capital, contributed surplus and retained earnings and is regulated by the *Financial Administration Act*. The Corporation is not allowed to modify its capital structure without government approval. The Corporation must obtain government approval to contract debt instruments. This being the case, the Corporation does not have access to external financing and does not have a flexible capital structure.

The Corporation manages its equity by prudently managing revenues, expenses, assets, liabilities, investments and general financial dealings to ensure that the Corporation effectively achieves its objectives and purpose while remaining a going concern.

13. COMMITMENTS

A) The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate, maintenance of way and computer equipment are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

2009	21.3
2010	15.1
2011	15.3
2012	15.6
2013	15.0
Subsequent years proportionately to 2049	191.1
	273.4

Included in the above commitments is a contract extension for an estimated amount of \$51 million.

- B As at December 31, 2008, the Corporation has outstanding purchase commitments amounting to \$109.8 million (2007: \$108.4 million) consisting mainly of advertising as well as the maintenance and completion of rolling stock projects. The Corporation expects to make payments under these commitments over the next 6 years.
- C The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring on December 31, 2008. The Corporation is currently negotiating a new Train service agreement. In the meantime the terms of the existing agreement continue to apply.
- D The Corporation has issued letters of credit totalling approximately \$22.0 million (2007: \$20.0 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

14. VARIABLE INTEREST ENTITIES

In April 2006, as part of its mandate to provide passenger rail service in Canada, the Corporation entered into an operating agreement with the Keewatin Railway Company ("KRC") to provide a financial contribution to KRC for the purposes of operating passenger rail services and essential freight to the communities in Northern Manitoba served by KRC. The Corporation will contribute an annual amount to KRC to fund a significant portion of KRC's operating expenditures and is at risk of increasing the level of contributions if net operating costs were to increase. KRC is a Variable Interest Entity (VIE) to the Corporation given that the Corporation is the primary beneficiary exposed to a majority of the risk of loss from KRC's activities.

In 2008, the financial contribution provided by the Corporation to KRC amounted to \$2.5 million (2007: \$1.9 million).

KRC received \$1.9 million for the maintenance of their infrastructure from the Government of Canada in 2008 (2007: \$0.4 million).

The liabilities recognized as a result of consolidating KRC do not represent additional claims on the Corporation's assets; rather, they represent claims against the specific assets of KRC. Conversely, assets having a net book value of \$7.4 million (2007: \$8.4 million) recognized as a result of consolidating KRC do not represent additional assets that could be used to satisfy claims against the Corporation's assets. Additionally, the consolidation of the KRC VIE did not result in any change in the underlying tax, legal or credit exposure of the Corporation.

15. FINANCIAL INSTRUMENTS

A | CLASSIFICATION OF FINANCIAL INSTRUMENTS

The financial instruments are classified as follows:

	December 31, 2008		December 31, 2007	
	CARRYING VALUE		CARRYING VALUE	
	HFT	L&R	HFT	L&R
FINANCIAL ASSETS:				
Cash and cash equivalent	9.2	-	5.1	-
Accounts receivables	-	6.2 ¹	-	6.5 ¹
Derivative financial instruments	10.0 ²	-	6.8 ²	-
Asset renewal fund	74.6 ³	-	74.5 ³	-
	HFT	OTHER LIABILITY	HFT	OTHER LIABILITY
FINANCIAL LIABILITIES:				
Accounts payable and accrued liabilities	-	79.0 ⁴	-	70.0 ⁴
Derivative financial instruments	32.1 ²	-	1.8 ²	-

HFT - Held for trading

L&R - Loans and receivables

¹ Comprised of trade receivables

² Comprised of derivative financial instruments not designated in a hedge relationship.

³ Comprised of short-term investments

⁴ Comprised of trade accounts payable, accrued liabilities and accrued wages.

B | FAIR VALUE

The estimated fair value of the recognized financial instruments other than financial instruments HFT and derivative financial instruments approximates their carrying value due to their current nature. HFT financial instruments and derivatives are carried at fair value.

C | RISK MANAGEMENT

As part of its operations, the Corporation enters into transactions with financial risks exposure such as credit, liquidity and market risks. Exposure to such risks is significantly reduced through close monitoring and strategies that include the use of derivative financial instruments.

D) FOREIGN EXCHANGE RISK

The Corporation maintains cash and cash equivalents, accounts receivables, crude swaps and accounts payable and accrued liability in U.S. dollars (USD) and is therefore exposed to currency risks on these balances as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLAR)

	2008	2007
Assets:		
Cash and cash equivalents	-	0.5
Derivative financial instruments	10.0	6.8
Liabilities:		
Accounts payables and accrued liabilities	1.0	1.8
Derivative financial instruments	32.1	1.8

The Corporation's risk management objective is to reduce cash flow risk related to foreign denominated cash flows. To help manage this risk, the Corporation enters into certain foreign exchange forward contracts. These contracts are utilized by the Corporation in the management of its exposure to the changes in value of the USD related to the purchase of materials from the U.S. as part of a major capital project to refurbish some of its locomotive fleet.

The Corporation's exposure to foreign exchange variation of 5% of USD would not have a significant impact on the Corporation's net income.

E) CREDIT RISK

Credit risk is the risk that one party to a financial instrument might not meet its obligations under the terms of the financial instrument. The carrying amount of financial assets is \$100.0 million (2007: 92.9 million) and represents the Corporation's maximum exposure to credit risk. The Corporation does not use credit derivatives or similar instruments to mitigate this risk and, as such, the maximum exposure is the full carrying value or face value of the financial asset. The Corporation minimizes credit risk on cash and cash equivalents, investments, Asset Renewal Fund and derivative financial instruments by depositing or engaging in those financial instruments with only reputable and high quality financial institutions. The Corporation exposure on account receivables is reduced by applying a credit policy restricting the concentration of risk, assessing and monitoring counterparty credit risk and setting credit limits, as needed. Only Canadian government departments and agencies, Crown Corporations issuing government travel warrants and International Air Transport Association (Billing and Settlement Plan /Airline Reporting Corporation) Travel Agents are exempt from the credit investigation process.

As at December 31, 2008, approximately 10.5% (2007: 11.5 %) of trade accounts receivable were over 90 days past due, while approximately 77.4% (2007: 75.6%) of accounts receivable were current (under 30 days).

The majority of the Corporation's derivative financial instruments are with one counterparty. The Corporation is exposed to minimal credit risk in the event of non-performance as the counterparty is of high credit quality.

As at December 31, 2008, the allowance for bad debt was \$0.4 million (2007: \$0.5 million) a decrease of \$0.1 million (2007: \$0.2 million increase). The allowance for bad debt is based on account age and customer standing. An account by account analysis is performed.

F | FUEL PRICE RISK

In order to manage its exposure to fuel and heating oil prices and minimize volatility in operating cash flows, the Corporation enters into derivative contracts with financial intermediaries. A fluctuation in heating oil or fuel of 10% would not have a significant impact on the consolidated financial statements.

G | LIQUIDITY RISK

The Corporation manages its liquidity risk by preparing and monitoring detailed forecasts of cash flows from operations and anticipated investing and funding activities. The liquidity risk is low since the Corporation does not have debt instruments and receives funding from the Government of Canada. The classification of accounts payable and accrued liabilities and derivative financial instruments in item a) above for a total of \$111.1 million (2007: \$71.8 million) represents the maximum exposure for the Corporation and generally has contractual maturities of six months or less.

H | INTEREST RISK

Interest rate risk is defined as the Corporation's exposure to a loss on earnings or a loss to the value of its financial instruments as a result of the fluctuations in interest rates. The Corporation is exposed to interest rate risk associated with cash equivalents and the Asset Renewal Fund for a total of \$83.8 million (2007: \$79.6 million). A variation of 5% in the interest rates would affect the investment income but would not have a significant impact on the consolidated financial statements.

16. DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

The derivative financial instruments used by the Corporation include swaps which are typically a commodity or price swap where parties exchange payments in cash based on changes in the price of the commodity (heating oil) or a market index while fixing the price they effectively pay for fuel. The foreign exchange forwards are contractual agreements to either buy or sell USD at a specified price and date in the future related to fuel swaps and a future capital project.

At year-end, the Corporation had the following derivative financial instruments with positive fair values:

DESCRIPTION	PERIOD	FIXED PRICE PER US GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF US GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
	(NOTE 1)			2008	2007
Crude swap	2008	1.457 to 2.481	10,080	-	6,260
Crude swap	2009	2.092 to 2.368	2,016	-	551
Crude swap	2011	1.868	1,008	91	-
				91	6,811

Note 1 - These financial instruments have a monthly settlement schedule

DESCRIPTION	PERIOD	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
	(NOTE 1)			2008	2007
Foreign Exchange Foward	2008	0.991	2,501	-	2
Foreign Exchange Foward	2009	0.994 to 1.061	26,071	5,067	2
Foreign Exchange Foward	2010	0.996 to 1.050	16,006	2,809	-
Foreign Exchange Foward	2011	1.037	7,479	1,210	-
Foreign Exchange Foward	2012	1.036	5,610	863	-
				9,949	4
				10,040	6,815

Note 1 - These financial instruments have a monthly settlement schedule

At year-end, the Corporation had the following derivative financial instruments with negative fair values:

DESCRIPTION	PERIOD	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
	(NOTE 1)			2008	2007
Foreign Exchange Forward	2008	0.992 to 1.150	18,577	-	(1,153)
Foreign Exchange Forward	2009	0.994 to 1.061	7,527	-	(181)
Foreign Exchange Forward	2010	1.033	5,609	-	(157)
Foreign Exchange Forward	2011	1.037	7,479	-	(209)
Foreign Exchange Forward	2012	1.036	5,609	-	(147)
				-	(1,847)

Note 1 - These financial instruments have a monthly settlement schedule.

DESCRIPTION	PERIOD	FIXED PRICE PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
	(NOTE 1)			2008	2007
Crude swap	2009	2.092 to 3.991	12,096	(20,664)	-
Crude swap	2010	2.325 to 3.639	8,064	(10,341)	-
Crude swap	2011	2.409	2,016	(1,090)	-
				(32,095)	-
				(32,095)	(1,847)

Note 1 - These financial instruments have a monthly settlement schedule.

The fair value of the derivative financial instruments is estimated as the discounted unrealized gain or loss calculated based on the market price at December 31, 2008, which generally reflects the estimated amount that the Corporation would receive or pay to terminate the contracts at the consolidated balance sheet date. The fair value of the derivative financial instruments is provided to the Corporation by the chartered banks that are the counterparties to the transactions.

It is determined using well established proprietary valuation models, such as a modified Black-Scholes model, that incorporate prevailing market rates and prices on underlying instruments. The fair values provided have been verified to provide the Corporation with the appropriate level of comfort in the numbers reported.

The discounting of the fair value of transactions is based on the bootstrapping method incorporating a set of bond yields over the term of the instruments in order to provide discount factors.

17. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and these transactions are recorded at exchange value. Other than disclosed elsewhere in these consolidated financial statements, related party transactions are not significant.

18. NON-MONETARY TRANSACTIONS

The Corporation recorded a revenue from non-monetary transactions of approximately \$1.0 million (2007: \$1.2 million) as "Passenger revenue" in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings for the year ended December 31, 2008. The Corporation also recorded non-monetary expenses of \$1.2 million (2007: \$1.3 million) in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings, mainly as "Marketing and sales" and other expenses resulting from non-monetary transactions. The nature of non-monetary transactions is mainly related to advertising exposure.

19. CONTINGENCIES

- A) The Corporation began a restructuring of its labour force in 1997 which resulted in the elimination of a number of positions. The changes became subject to various Canadian Industrial Relations Board (CIRB) decisions, mediations and arbitrations.

In May 2003, the CIRB rendered a decision directing the Corporation to pay back wages under certain circumstances to former conductors. The Supreme Court decided not to grant the Corporation leave to appeal a Federal Court of Appeal ruling supporting the decision of the CIRB.

The Corporation is waiting for the final ruling from the arbitrator.

The Corporation has made a provision in its consolidated financial statements.

- B) The Corporation's operations are subject to numerous federal, provincial, and municipal environmental laws and regulations concerning among other things, the management of air emissions, wastewater, hazardous materials, wastes and soil contamination as well as the management and decommissioning of underground and aboveground storage tanks. A risk of environmental liability is inherent in railroad and related transportation operations, real estate ownership and other activities of the Corporation with respect to both current and past operations.

The Corporation has performed a review of all of its operations and of all of its sites and facilities at risk in order to determine the potential environmental risks. The sites and the facilities for which environmental risks were identified were or will be the subject of thorough studies and corrective actions were or will be taken if necessary in order to eliminate or to attenuate these risks. The continuous risk management process that is in place allows the Corporation to monitor its activities and properties under normal operating conditions as well

as monitor accidents that occur. The properties likely to be contaminated or the activities or property plant and equipment likely to cause a contamination are addressed, at the moment of their observation, by the development of an action plan according to the nature and the importance of the impact and the applicable requirements.

New environmental laws were passed in 2008 and the Corporation is currently assessing any potential impact these may have on the current corporate environmental plans or projects.

The Corporation's ongoing efforts to identify potential environmental concerns that may be associated with its properties may lead to future environmental investigations, which may result in the identification of additional environmental costs and liabilities. The magnitude of such additional liabilities and the costs of complying with environmental laws and containing or remediating contamination cannot be reasonably estimated due to:

- (i) the lack of specific technical information available with respect to many sites;
- (ii) the absence of any third-party claims with respect to particular sites;
- (iii) the potential for new or changed laws and regulations and for development of new remediation technologies and uncertainty regarding the timing of the work with respect to particular sites;
- (iv) the ability to recover costs from any third parties with respect to particular sites;
- (v) the fact that the environmental responsibility has not been clearly attributed.

There can thus be no assurance that material liabilities or costs related to environmental matters will not be incurred in the future, or will not have a material adverse effect on the Corporation's financial position. Costs related to any future remediation will be accrued in the year in which they become known.

Considering that the costs of corrective action cannot be reasonably estimated, no environmental provision has been included in the consolidated financial statements, except for the following:

Accounts payable and accrued liabilities include an environmental liability of \$1.5 million that has been established by Keewatin Railway Company for environmental clean-up and decontamination of certain areas of their rail infrastructure.

- C) The Corporation is subject to claims and legal proceedings brought against it in the normal course of business. Such matters are subject to many uncertainties. Management believes that adequate provisions have been made in the accounts where required and the ultimate resolution of such contingencies are not expected to have a material adverse effect on the financial position of the Corporation.

20. ASSET RETIREMENT OBLIGATION

The Corporation has certain operating leases where the lessor could request that the land/structures or the other assets be returned in the same condition as they were originally leased or the lessor can retake control of these assets without any compensation for any additions or modifications made to the initial assets. Given the nature of the assets under contract, the fair value of the asset retirement obligation cannot be reasonably estimated. Accordingly, no liability has been recognized in the consolidated financial statements.

21. COMPARATIVE FIGURES

Certain comparative figures have been reclassified to conform with the 2008 presentation.

Corporate Directory

AS AT DECEMBER 31, 2008

BOARD OF DIRECTORS

D. Hayward Aiton

Saint John, New Brunswick

France Bilodeau

Quebec City, Quebec

Jeffrey R. Clarke

Ottawa, Ontario

Paul Côté

President and Chief Executive Officer
Montreal, Quebec

Denis Durand

Montreal, Quebec

Angela Ferrante

Toronto, Ontario

Jean-Louis Hamel

Montreal, Quebec

David Hoff

Vancouver, British Columbia

Wendy A. King

Vancouver, British Columbia

Margaret L. MacInnis

Halifax, Nova Scotia

Donald Mutch

Toronto, Ontario

Anthony Perl

Vancouver, British Columbia

Paul G. Smith

Toronto, Ontario

Eric L. Stefanson

Winnipeg, Manitoba

William M. Wheatley

Regina, Saskatchewan

Donald A. Wright

Chairman of the Board
Toronto, Ontario

OFFICERS

Paul Côté

President and Chief Executive Officer

Steve Del Bosco

Chief Customer Officer

Christena Keon Sirsly

Chief Strategy Officer

Carole Mackaay

General Counsel and Secretary

John Marginson

Chief Operating Officer

Denis Pinsonneault

Chief People Officer

Robert St-Jean

Chief Financial and
Administration Officer

Donald A. Wright, Chairman of the Board,
*is an ex officio member of each Committee
of the Board.*

**Paul Côté, President and Chief Executive
Officer,** *is an ex officio member of each
Committee of the Board except for the Audit
and Risk Committee.*

*The Board wishes to thank the following outgoing members for their important contribution:
Michel Crête, Steven Cummings and Leo Housakos.*

COMMITTEES OF THE BOARD

Audit and Risk Committee

Eric L. Stefanson, Chairman

Denis Durand
Jean-Louis Hamel
Wendy A. King
Paul G. Smith

Human Resources Committee

Angela Ferrante, Chairman

France Bilodeau
David Hoff
Wendy A. King
Margaret L. MacInnis
Anthony Perl

Investment Committee

Donald Mutch, Chairman

D. Hayward Aiton
France Bilodeau
Denis Durand
Jean-Louis Hamel
William M. Wheatley

Corporate Governance Committee

Jean-Louis Hamel, Chairman

D. Hayward Aiton
Angela Ferrante
Margaret L. MacInnis
William M. Wheatley

Planning and Finance Committee

Paul G. Smith, Chairman

Jeffrey R. Clarke
David Hoff
Anthony Perl
Eric L. Stefanson

Real Estate and Environment Committee

Jeffrey R. Clarke, Chairman

D. Hayward Aiton
Jean-Louis Hamel
William M. Wheatley

VIA OFFICE LOCATIONS

Headquarters and Quebec

3 Place Ville-Marie
Suite 500
Montreal, Quebec
H3B 2C9

514 871-6000

Postal address:
P.O. Box 8116, Station A
Montreal, Quebec
H3C 3N3

Atlantic

1161 Hollis Street
Halifax, Nova Scotia
B3H 2P6

902 494-7900

Ontario

65 Front Street West
Room 222
Toronto, Ontario
M5J 1E6

416 956-7600

West

146-123 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 1A3

204 949-7447

1150 Station Street
Vancouver, B.C.
V6A 2C7

604 640-3700

viarail.ca

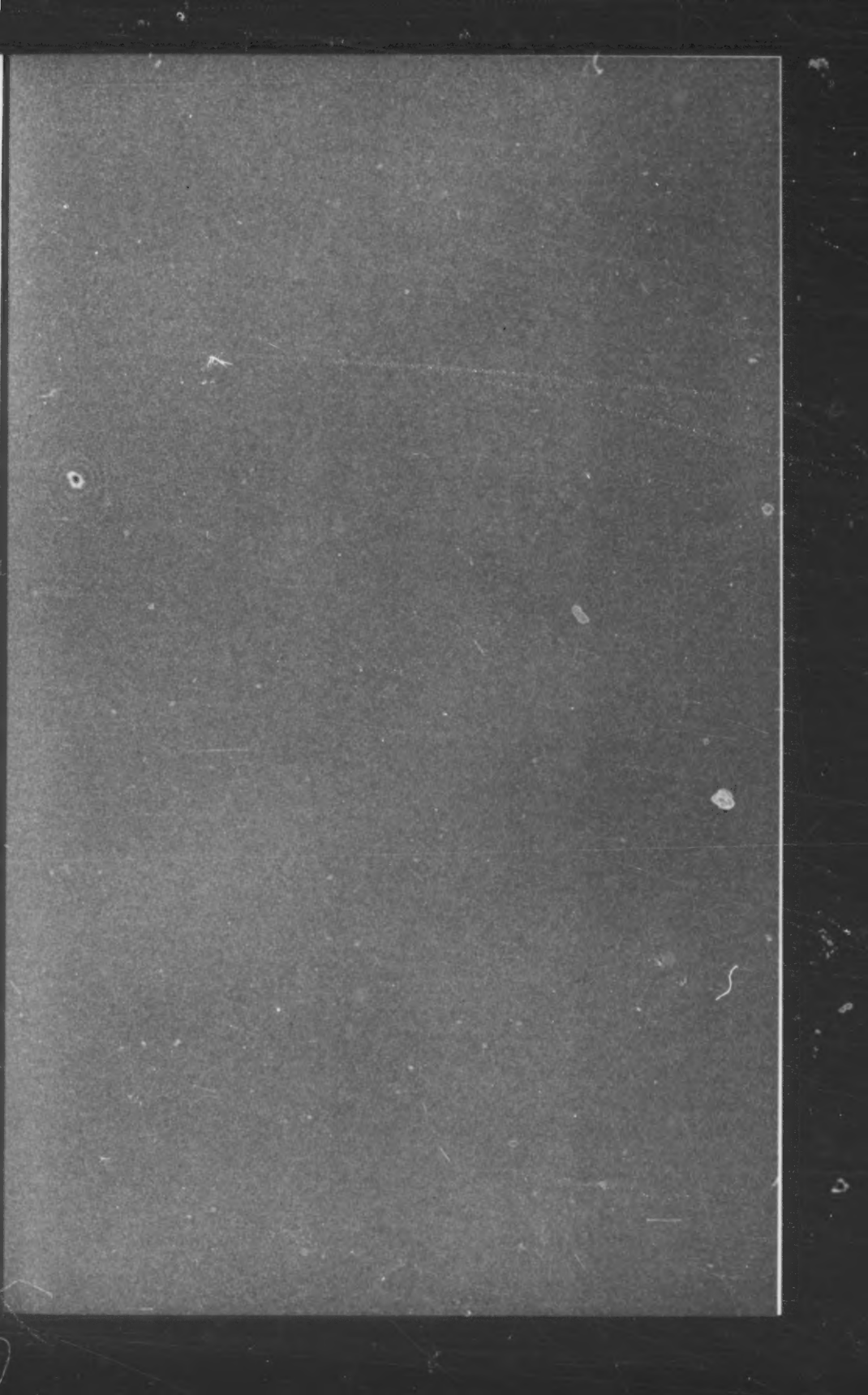
Photos: Caroline Bergeron

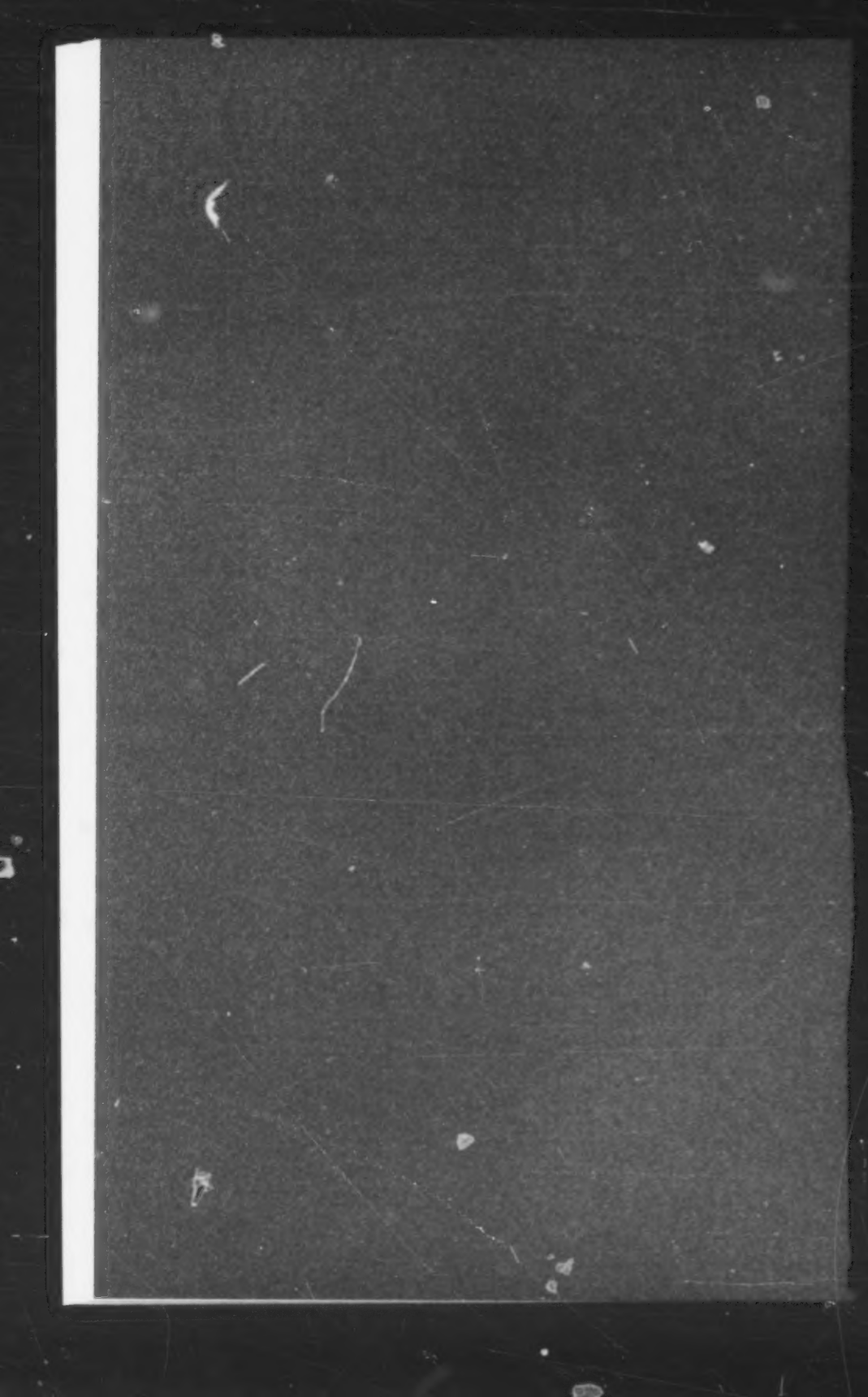
Special thanks to all the VIA employees who agreed to appear in this Annual Report

® Registered trademark owned by VIA Rail Canada Inc.

™ Trademark owned by VIA Rail Canada Inc.

Design: Sextans Printing: Gibraltar







ATTITUDE
ENTREPRENEURIALE
MEILLEURE
EXPERIENCE
VOYAGE
PRIÉTÉ
DÉTENTE
EXCELLENCE
SERVICE
PASSION
CROISSANCE
L'ENTREPRISE

**ALLER
DE L'AVANT**

L'ENGAGEMENT
DES GENS

RESPECT

PASSION
MEILLEURE
EXPERIENCE
VOYAGE
RESPECT
DÉPASSER
LES
ATTENTES
ALLER DE L'AVANT
PROMESSE
DES CLIENTS
ORIENTATION-CLIENT
PERFORMANCE
ENVIRONNEMENTALE

TENIR LA
PROMESSE
DES
CLIENTS
EXCELLENCE
SERVICE

ATTITUDE
ENTREPRENEURIALE
CROISSANCE
L'ENTREPRISE

RAPPORT ANNUEL 2008

LA FAÇON HUMAINE DE VOYAGER



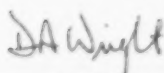
Table des matières

LETTRE AU MINISTRE D'ÉTAT (TRANSPORTS)

L'honorable Rob Merrifield
Ministre d'État (Transports), Ottawa

Monsieur le Ministre,

En vertu des dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je suis heureux de vous présenter le rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2008.



Donald A. Wright
Président du conseil d'administration

L'ANNÉE EN CHIFFRES	1
VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ	2
MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	4
MESSAGE DU PRÉSIDENT	5
LA REVUE DE L'ANNÉE	7
Le bon produit pour le marché	7
Programme d'investissements en immobilisations	9
STRATÉGIE D'ENTREPRISE	13
Assurer la sécurité et la sûreté de tous	14
Favoriser l'engagement de nos gens	17
Tenir la promesse faite aux clients	20
Assurer la croissance de l'entreprise	23
Améliorer notre attitude entrepreneuriale	25
Accroître notre performance environnementale	27
GOUVERNANCE D'ENTREPRISE	29
COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION	31
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	36
ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ	67



L'année en chiffres

Les statistiques d'exploitation et les indicateurs financiers clés ci-après résument le rendement de la Société pour l'exercice 2008, comparativement aux données des exercices 2004 à 2007. Les résultats financiers de l'entité à détenteurs de droits variables et les éléments hors financement de l'État ne sont pas inclus.

	2008	2007	2006	2005	2004
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS					
(EN MILLIONS DE DOLLARS)					
Total des produits voyageurs	282,9	268,8	266,6	255,6	240,6
Total des produits	299,2	285,6	297,1	289,8	258,7
Charges en trésorerie (1)	513,4	486,2	475,5	465,7	443,8
Déficit d'exploitation en trésorerie (1)	214,2	200,6	178,4	175,9	185,1
Dépenses en immobilisations	42,1	12,4	14,5	21,2	20,2
Financement de l'État :					
Exploitation	214,2	200,6	169,0	169,0	177,4
Immobilisations	42,1	12,4	0,0	0,7	20,2
Total du financement de l'État (2)	256,3	213,0	169,0	169,7	197,6

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (3)

Ratio des produits aux charges en trésorerie (%) (1)	58,4	58,9	62,8	62,4	58,3
Nombre de voyageurs transportés (EN MILLIERS)	4 605	4 181	4 091	4 097	3 887
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	951	874	874	888	851
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	22,5	23,0	19,3	19,0	20,8
Rendement (CENTS PAR VOYAGEURS-MILLE)	29,6	30,5	30,3	28,6	28,0
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	6 746	6 658	6 665	6 740	6 771
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	46 961	46 362	47 625	48 614	48 396
Coefficient d'occupation moyen (%)	59	55	55	55	53
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	141	131	131	132	126
Ponctualité (%)	75	77	84	81	70
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	3 109	3 017	3 003	3 059	3 027

1. Les charges en trésorerie utilisées dans le calcul du ratio des produits aux charges en trésorerie excluent l'amortissement des immobilisations corporelles, les frais de réorganisation, le coût comptable de rémunération, les gains et les pertes non réalisés sur les instruments financiers, les régimes de retraite et les avantages sociaux futurs des employés.

2. Ce total exclut le financement interne du Fonds de renouvellement des actifs de 23,9 millions de dollars en 2006, de 27,4 millions de dollars en 2005 et de 7,7 millions de dollars en 2004.

3. Les statistiques d'exploitation clés n'ont pas fait l'objet d'une vérification.

Vue d'ensemble de la Société

VIA Rail exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. À titre de société d'État indépendante, constituée en 1977, nous offrons des services sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement d'un océan à l'autre. Nous exploitons jusqu'à 503 trains par semaine, qui circulent sur 12 500 kilomètres de voies, pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 100 employés, VIA a transporté plus de 4,6 millions de voyageurs en 2008.

VISION

Être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service.

MISSION

Travailler ensemble pour offrir de façon efficace des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients et dépassent leurs attentes.

STRATÉGIE PRINCIPALE

Relation-client personnalisée

Nous miserons sur notre expertise et sur nos compétences distinctives pour offrir aux voyageurs la meilleure expérience globale de voyage, qui les comblera et favorisera leur fidélisation.

VALEURS

Orientation-client

Ayant la plus grande considération pour nos clients, nous les écoutons et innovons pour leur offrir la meilleure expérience de voyage au meilleur rapport qualité-prix.

Respect

Nous sommes humains : nous sommes des gens qui répondent avec intégrité aux besoins de nos clients, de chacun d'entre nous et des collectivités que nous desservons.

Passion

Nous sommes passionnés et dévoués envers notre entreprise ainsi que le rôle que nous jouons dans le développement du Canada, et nous déploierons tous les efforts nécessaires pour assurer le succès continu de VIA Rail.

SERVICES

Dans l'Ouest du Canada, VIA assure, toute l'année et par tous les temps, des services de transport, y compris des liaisons vers des collectivités éloignées, ainsi que la liaison Toronto-Vancouver, trois fois par semaine, à bord du *Canadien*^{MC}, le légendaire train transcontinental de l'Ouest.

Dans le corridor Québec-Windsor, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables, de centre-ville à centre-ville, entre les plus grands centres d'affaires du Canada.

Dans l'Est du Canada, l'*Océan*^{MC} assure le service intervilles six fois par semaine entre Montréal et Halifax, et offre le service accueillant de sa classe *Alizés*^{MC} pendant la période de pointe estivale. En outre, le *Chaleur*^{MC} assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

Dans les régions rurales et éloignées, VIA exploite des liaisons désignées par le gouvernement pour répondre aux besoins de transport en région et offre des services essentiels dans certaines régions du pays.



De gauche à droite :

Ken Cairns

Directeur des services
à bord de l'*Océan* (basé à Halifax)

Réjean Rivard

Responsable
(gare Centrale, Montréal)

Message du président du conseil d'administration



VIA a connu un excellent rendement en 2008 : elle a continué d'enregistrer des améliorations qui ont entraîné l'accroissement de l'intérêt – et de la confiance – à l'égard de l'avenir du rail voyageurs canadien.

La stratégie de gestion de VIA a continué d'être axée sur les défis immédiats : offrir de façon constante un excellent service à la clientèle, accroître la part de marché et améliorer le rendement quotidien. Par conséquent, VIA a enregistré une croissance à la fois de l'achalandage et des produits voyageurs, tout en contrôlant les frais malgré la hausse des coûts du carburant. VIA a clôturé l'exercice en respectant ses objectifs pour ces principales mesures de rendement, conformément au plan d'exploitation de cinq ans de la Société.

Parallèlement, la Société est allée de l'avant avec le Programme d'investissements en immobilisations de cinq ans de 516 millions de dollars, que le gouvernement fédéral a annoncé à l'automne 2007. Des progrès remarquables ont été réalisés au chapitre de la modernisation des locomotives et des voitures voyageurs de VIA, ainsi que de l'amélioration des installations dans les gares. Les négociations menées avec les sociétés de chemin de fer assurant le transport de marchandises en vue de perfectionner l'infrastructure progressent, ces négociations ont pour

but d'éliminer les goulots d'étranglement causant de la congestion sur l'infrastructure que se partagent les trains de voyageurs et les trains de marchandises.

Dans son ensemble, le Programme d'investissements permettra de s'assurer que le réseau et le niveau des services actuels de VIA sont viables et plus concurrentiels, tout en améliorant la fiabilité du service ferroviaire actuel et en développant la capacité en vue d'offrir des services plus rapides et plus fréquents dans le futur.

Les résultats de l'étude nationale sur la réputation des entreprises de 2008, menée par Léger Marketing, soulignent le rendement solide obtenu par VIA. Pour une deuxième année consécutive, VIA se classe parmi les 100 entreprises canadiennes qui se sont le plus améliorées. VIA occupe le 35^e rang et gagne ainsi huit places au classement comparativement à 2007.

Le conseil d'administration de VIA continue d'accorder la priorité à la mise en œuvre de principes de bonne gouvernance et s'assure que les ressources investies dans le rail voyageurs sont bien gérées afin d'offrir aux Canadiens une valeur durable dans le futur. À ce chapitre, le conseil accueille avec enthousiasme la décision des gouvernements ontarien et québécois, ainsi que du gouvernement du Canada d'actualiser les études antérieures se penchant sur le transport ferroviaire à grande vitesse.

À titre d'exploitant du service ferroviaire voyageurs national du Canada, VIA continuera de donner des conseils et d'apporter son expertise pour élaborer de nouvelles solutions de transport pour le pays, et ce, tout en s'assurant que les services qu'elle offre à l'heure actuelle représentent une valeur réelle pour les Canadiens d'un océan à l'autre.

Donald A. Wright

Président du conseil d'administration

Message du président



En 2008, les gens de VIA se sont encore une fois unis pour former une équipe, ont continué de mettre l'accent sur la clientèle et ont permis d'enregistrer des résultats exceptionnels pour le rail voyageurs. Grâce au dévouement de ses employés, VIA a connu une hausse des produits voyageurs pour une cinquième année consécutive et a augmenté ses produits de plus de cinq pour cent par rapport à 2007. Nous avons établi un nouveau record et accru l'achalandage de dix pour cent en servant plus de 4,6 millions de clients. Nous avons obtenu des gains comparables au chapitre des voyageurs-milles, ainsi qu'un coefficient d'occupation supérieur se chiffrant à 59 pour cent.

Ces résultats sont substantiels compte tenu des défis auxquels nous avons fait face tout au long de l'année. Les problèmes constants liés à la maintenance du matériel roulant vieillissant, ainsi que les interruptions des activités et des services se rattachant à l'infrastructure ont entraîné des difficultés en ce qui a trait à la ponctualité. Cette situation a eu une incidence directe sur nos clients et sur leur degré de satisfaction par rapport à nos services.

Cependant, les gens de VIA n'ont pas perdu de vue leur objectif et ont su affronter chaque nouveau défi avec une détermination extraordinaire.

Leurs efforts se reflètent non seulement dans les résultats financiers, mais aussi dans les prix et les reconnaissances que nous avons obtenus en 2008. Nous nous sommes notamment vu décerner un prix Agents' Choice Awards par les agents de voyages, deux prix de l'Association des chemins de fer du Canada, une reconnaissance de la Society of International Railway Travelers, ainsi que des prix pour l'innovation en matière de marketing et de conception de produits. De plus, nous avons grimpé de façon considérable au classement des sondages sur la réputation des entreprises, et ce, tant à l'échelle nationale que régionale.

Nous avons de bonnes raisons d'être fiers de nos réalisations et d'envisager l'avenir avec confiance. Nous avons réalisé de grands progrès en ce qui concerne les projets d'investissements en immobilisations afin de résoudre des problèmes d'infrastructure et de matériel roulant de longue date. Nous avons apporté d'importantes améliorations aux voies appartenant à VIA. Les travaux de modernisation de notre matériel roulant se déroulent conformément aux délais fixés. Des travaux plus approfondis liés à l'infrastructure sont prévus prochainement sur la voie ferrée appartenant au CN.

Ces travaux procureront des avantages réels aux voyageurs au cours des années à venir.

Cependant, notre défi immédiat demeure le même : continuer de mettre l'accent sur le déploiement d'efforts supplémentaires pour mieux satisfaire nos clients et sur la prestation d'un service à la clientèle personnalisé qui rend les voyages avec VIA uniques. Nous connaissons du succès aujourd'hui, car les employés de VIA sont fiers d'offrir ce service quotidiennement.

En 2008, nous avons pris des mesures pour renforcer cette fierté. Nous misons sur un Sondage de mobilisation des employés mené à l'échelle de l'entreprise, et nous abordons donc l'année 2009 avec un large éventail de nouveaux outils et un engagement renouvelé pour continuer d'évoluer comme entreprise composée de personnes fières de servir leur clientèle – et qui se consacrent plus que jamais à la prestation du meilleur service de transport voyageurs possible à ses clients.

Paul Côté

Président et chef de la direction

UNE ANNÉE ANNÉE
UNE REVUE REVUE
LA REVUE
DE L'ANNÉE
REVUE DE L'ANNÉE
REVUE DE L'ANNÉE LA REVUE DE L'ANNÉE



LA REVUE DE L'ANNÉE

LE BON PRODUIT POUR LE MARCHÉ

VIA a commencé l'année 2008 avec une confiance renouvelée, encouragée par l'intérêt accru que suscitent le rôle et le potentiel du rail voyageurs.

En 2007, l'annonce faite par le gouvernement du Canada quant à sa décision d'octroyer un nouveau financement pour le rail voyageurs, qui comprend le Programme d'investissements en immobilisations le plus important de l'histoire de VIA, a souligné la valeur qu'ont les services ferroviaires pour les Canadiens. Il a aussi été un signe de reconnaissance à l'égard du dossier constant que présente VIA en matière de croissance de l'achalandage, de réduction des coûts, et d'amélioration de la productivité et du rendement du service. Les préoccupations que font naître le développement durable et l'instabilité des prix de l'énergie ont permis de voir le rail voyageurs sous un nouveau jour; on le considère maintenant comme étant un moyen de transport abordable et respectueux de l'environnement. La décision du gouvernement fédéral et des gouvernements québécois et ontarien d'actualiser les études antérieures sur le transport ferroviaire à grande vitesse a éveillé un nouvel intérêt quant au potentiel que présente cette technologie pour répondre aux futurs besoins liés au transport.

Les avantages uniques du service de VIA ont été mis au premier plan dès le début de l'année. Au cours de la saison hivernale, exceptionnellement longue et rigoureuse, plus de gens ont été attirés par la nature pratique des voyages en train, qui constituent une solution de rechange confortable pour affronter la glace et la neige pendant leurs déplacements.

L'achalandage et les produits ont entamé une croissance qui s'est poursuivie au cours du printemps. Pendant l'été, malgré la légère perte de vigueur du marché touristique canadien, l'achalandage est demeuré relativement élevé; cette situation est en partie attribuable au vif intérêt qui animait de nombreux voyageurs souhaitant visiter Québec dans le cadre des célébrations du 400^e anniversaire de la ville. De plus, VIA a accordé une distinction spéciale aux membres des Forces canadiennes et à leur famille en leur offrant un voyage gratuit ou à prix réduit pendant tout le mois de juillet; cette initiative nous a permis d'accueillir près de 60 000 clients supplémentaires.

Malgré l'achalandage accru, VIA a affronté des difficultés majeures liées à l'exploitation et à une concurrence intense de la part des autres services de transport. Les problèmes causés par l'infrastructure et le matériel roulant vieillissant, qui seront résolus à long terme par le biais de l'investissement en immobilisations, ont continué d'entraîner des retards. Les déraillements de trains de marchandises et les projets d'infrastructure ont donné lieu à des interruptions de service, ce qui a eu une incidence directe sur la satisfaction des clients. Les charges d'exploitation, y compris la hausse de 10 millions de dollars des coûts du carburant comparativement à 2007, ont entraîné de

nouvelles pressions quant à l'accroissement de la productivité, sans toutefois compromettre le service à la clientèle. Les tarifs moyens ont poursuivi leur chute dans l'ensemble de l'industrie, ce qui a exercé une pression supplémentaire sur la gestion des places en vue d'augmenter les taux d'occupation.

VIA a relevé chaque nouveau défi rapidement – elle a conclu de nouveaux arrangements au chapitre de l'exploitation et des échéanciers avec les sociétés de transport ferroviaire de marchandises, a adopté de nouvelles stratégies de distribution et de tarification dans le but de tirer profit de sa popularité et de l'augmentation du nombre de visites sur son site Web, a renouvelé son intérêt pour l'innovation et a formé des équipes à l'échelle de la Société. La stratégie d'entreprise *Aller de l'avant* de VIA, qui présente une définition claire des buts de la Société au cœur desquels se trouve l'orientation-client, nous a permis de poursuivre sur la bonne voie en ce qui concerne le déploiement des efforts pour assurer la croissance du rail voyageurs.

VIA a terminé l'année avec une confiance soutenue en l'avenir, puisqu'elle a établi un nouveau record d'achalandage à l'échelle de son réseau ferroviaire voyageurs pancanadien.

MAINTENIR LE RENDEMENT SUR LA BONNE VOIE

Les tendances de VIA en matière de rendement à long terme sont demeurées fortes en 2008. Depuis 1990, VIA a :

- réduit de 48 % sa dépendance envers le financement du gouvernement pour l'exploitation;
- augmenté ses produits de 110 %;
- augmenté le nombre de voyageurs de 33 %;
- accru le recouvrement des coûts de 100 %.

Programme d'investissements en immobilisations

En octobre 2007, le gouvernement du Canada a annoncé un investissement de 516 millions de dollars s'échelonnant sur une période de cinq ans dans le but de consolider le service ferroviaire voyageurs national. Cet investissement, qui se concentre d'abord sur le renouvellement du matériel roulant et de l'infrastructure, permettra de relever avec succès de nombreux défis d'exploitation clés auxquels VIA fait face actuellement. Il permettra à VIA de maintenir et d'améliorer la fiabilité des services offerts aux voyageurs à l'échelle du pays, et de s'assurer que le service demeure à la fois économique et durable dans le futur.

Immédiatement après l'annonce du Programme d'immobilisations en octobre 2007, VIA a élargi le groupe se consacrant à la gestion des projets, et a amélioré les processus liés aux rapports et au suivi des projets destinés au conseil d'administration. À la demande du conseil, une vérification interne a été menée au Bureau de gestion de projets au début de 2008. Les résultats de cette vérification ont été examinés et acceptés par la direction de VIA en juin 2008, et la plupart des recommandations présentées ont été appliquées.

À la fin de 2008, le Bureau de gestion de projets était doté de tout le personnel nécessaire pour gérer le Programme d'immobilisations. Le Bureau dresse régulièrement un rapport sur les progrès réalisés dans le cadre de chaque projet au comité directeur du Programme d'immobilisations, qui est composé des membres de la haute direction de VIA, et au conseil d'administration.

MODERNISATION DES LOCOMOTIVES

VIA exploite actuellement 54 locomotives F-40 de General Motors, lesquelles constituent 70 pour cent de l'ensemble de son parc de locomotives. Âgées de plus de vingt ans, ces locomotives sont utilisées partout au Canada pour les services transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest de VIA, dans le corridor Québec-Windsor et pour les services en régions éloignées.

En vieillissant, le matériel roulant connaît des problèmes mécaniques fréquents qui entraînent la hausse des coûts de maintenance et du nombre de trains accusant du retard. De plus, bon nombre des composants et des systèmes sont maintenant désuets, ce qui rend difficile la recherche de pièces de rechange.

En décembre 2007, VIA a entamé un projet de remise à neuf du parc de locomotives F-40 qui s'échelonnera sur cinq ans. Ce projet, qui est bien entamé à l'heure actuelle, comprend le démontage et le remontage complets des locomotives en incorporant la plus récente technologie. Cette technologie sera plus fiable, elle nécessitera moins d'énergie et le matériel sera plus léger, faisant en sorte que les locomotives consommeront moins de carburant. De plus, elles présenteront également un nouvel agencement de couleurs.

La remise à neuf prolongera la durée de vie de ces locomotives de 15 à 20 ans, et ce, à moins de la moitié des coûts d'achat de matériel roulant neuf. Parallèlement, VIA s'assurera que les locomotives respectent les normes actuelles liées à l'environnement et à la sécurité en réduisant d'environ 12 pour cent les émissions de gaz à effet de serre, et de 15 pour cent les coûts de maintenance annuels.

Les premières locomotives F-40 remises à neuf seront prêtes au printemps 2009 et les autres au plus tard en 2012.

REMISE À NEUF DES VOITURES VOYAGEURS LRC

En février 2008, VIA a publié une demande de propositions dans le but de remettre à neuf son parc de 98 voitures voyageurs LRC (léger, rapide, confortable), une initiative qui prolongera leur durée de vie jusqu'à 20 ans. Ces voitures sont utilisées pour assurer le service tant en première classe qu'en classe économique dans le corridor Québec-Windsor. Bien que les voitures LRC représentent moins du quart du parc complet, elles engendrent plus de 50 pour cent du total des produits voyageurs de VIA.

Les voitures LRC sont en service depuis plus de 25 ans et ne comblent plus les attentes des voyageurs au chapitre du confort et des commodités. Leurs pièces désuètes sont de plus en plus chères et la fiabilité diminue.

Dans le cadre de la remise à neuf des voitures LRC, de nouveaux systèmes électriques et mécaniques seront installés. Des améliorations seront apportées à l'éclairage, aux systèmes de chauffage et de climatisation, ce qui diminuera la consommation d'énergie et les coûts. De plus, VIA remettra en état l'intérieur des voitures, donnera une nouvelle apparence à la classe VIA 1 et s'assurera que le matériel roulant respecte les normes en vigueur relativement à la sécurité des voyageurs, au confort et à l'accessibilité pour les personnes ayant une déficience. Le projet sera réalisé au cours des quatre prochaines années.

PROTOTYPE DE VOITURE PARC EN ACIER INOXYDABLE (AES 1)

VIA se prépare à la future modernisation du parc de voitures voyageurs AES 1 utilisées pour assurer le service transcontinental de l'Ouest en élaborant un prototype de voiture Parc accessible. Le prototype comprendra une chambre communicante entièrement accessible, une chambre communicante régulière, des salons à murale et en rotonde reconfigu-

rés, et une section panoramique refaite. Grâce à ces améliorations, la voiture sera conforme à toutes les normes de l'Office des transports du Canada en ce qui concerne l'accessibilité, ainsi qu'aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports.

Dans le cadre de cette future modernisation du parc de voitures AES 1, on améliorera l'intérieur et d'autres caractéristiques des voitures, ce qui permettra d'offrir un produit plus attrayant qui répond aux attentes des clients – et de contribuer à l'objectif de VIA visant à accroître l'achalandage et les produits. Des aires de préparation alimentaire plus efficaces sur le plan ergonomique diminueront les coûts tout en améliorant la prestation des services, l'efficacité du personnel et la sécurité. Le parc actualisé réduira également les coûts par le biais d'une efficacité énergétique accrue et comprendra des caractéristiques qui faciliteront la maintenance du matériel roulant.

INFRASTRUCTURE

La plus grande partie de l'infrastructure ferroviaire utilisée par les trains voyageurs appartient aux sociétés de chemins de fer de marchandises et est partagée avec ces sociétés. Dans le corridor Québec-Windsor, où VIA exploite 429 trains par semaine et sert 90 pour cent du total de sa clientèle, l'augmentation du trafic marchandises a entraîné de la congestion et a contribué aux fréquents retards accusés par les trains voyageurs.

VIA a entamé des négociations avec les sociétés de chemins de fer de marchandises en 2008 dans le but de restaurer cette infrastructure; des projets majeurs seraient réalisés sur toutes les liaisons du Corridor. Une telle initiative permettra à VIA d'améliorer le service entre toutes les principales villes desservies, dont Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Kitchener, Brantford, London et Windsor, ainsi que pour les nombreuses petites collectivités qui se trouvent entre ces villes.

Cet investissement dans l'infrastructure inclura les éléments suivants :

- * Amélioration des voies, avec l'ajout de nouvelles voies d'évitement dans les endroits clés;
- * Remise en état de plusieurs ponts ferroviaires (subdivisions Alexandria, Chatham et Smiths Falls);
- * Améliorations aux passages à niveau et à la protection aux passages à niveau;
- * Nouveaux passages inférieurs et passerelles pour piétons;
- * Sécurité accrue;
- * Signalisation améliorée, grâce à l'augmentation de la portée des systèmes de commande centralisée de la circulation (CCC) afin de couvrir l'infrastructure de tout le Corridor.

L'amélioration de l'infrastructure se traduira par une amélioration de la sécurité et par l'élimination de nombreux retards causés par la congestion. Elle permettra également aux trains voyageurs de circuler à des vitesses plus élevées. Par conséquent, la durée moyenne des voyages sera réduite et la capacité se verra améliorée, ce qui permettra à VIA d'offrir un service plus rapide et d'ajouter des fréquences partout dans le Corridor. Une fois ces améliorations apportées à l'infrastructure au plus tard en 2012, VIA prévoit transporter plus d'un million de voyageurs additionnels, ce qui représente une croissance de l'achalandage de 32 pour cent.

GARES : INVESTIR DANS LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ

Dans le cadre du Programme d'investissements de cinq ans, VIA améliore et modernise ses principales gares voyageurs afin de servir ses clients de façon plus efficace, et de répondre aux besoins liés à l'exploitation et à la sécurité. Les principaux projets comprennent l'amélioration des quais, des salons, de l'éclairage et des portes d'embarquement, des rénovations intérieures et extérieures et, dans certains cas, l'agrandissement des installations actuelles ou la construction de nouvelles installations. En 2008, des projets ont été approuvés pour 22 gares à l'échelle du pays :

EST DU CANADA	OTTAWA - QUÉBEC	SUD-OUEST DE L'ONTARIO	OUEST CANADIEN
Chambord	Fallowfield	Brantford	Kamloops
Halifax	Montréal	Cobourg	Vancouver
Moncton	Ottawa	Guelph	Winnipeg
New Carlisle	Québec	London	
	Ste-Foy	Niagara Falls	
		Oakville	
		Samia	
		St. Catharines	
		Toronto	
		Windsor	



STRATÉGIE D'ENTREPRISE

PENDANT PLUS DE 30 ANS, VIA s'est forgée une réputation d'envergure internationale parmi les exploitants du rail voyageurs pour l'excellence du service à la clientèle qu'elle offre. VIA reconnaît que le service à la clientèle constitue l'une des principales forces concurrentielles de la Société – et la force majeure qui distingue le rail voyageurs sur le marché – et l'a donc mis au cœur de sa stratégie d'entreprise, qui s'intitule *Aller de l'avant*.

La stratégie *Aller de l'avant* a été créée en 2005 et, cette année-là, elle a permis à la Société d'établir de nouveaux records en ce qui a trait à la croissance des produits et de l'achalandage. La stratégie *Aller de l'avant* fait du service à la clientèle la pierre angulaire de la vision, de la mission et des valeurs de VIA, et définit les six buts stratégiques clés de la Société. Ces buts fournissent une structure orientée vers le client pour la gestion des gens et des ressources à VIA, et ils sont adaptés aux nouvelles réalités du marché. Les buts, ainsi que la stratégie *Aller de l'avant* dans son ensemble, sont revus et mis à jour chaque année.

Robert Seracki
Coordonnateur des services
À bord du Canadien
[Dessé & Wilson]

Assurer la sécurité et la sûreté de tous

Tous les employés de VIA reconnaissent que la sécurité et la sûreté constituent la priorité de nos clients et de nos collègues. La Société est grandement reconnue comme chef de file pour la gestion sûre et sécuritaire de ses activités d'exploitation : en 2001, elle a élaboré l'un des premiers Systèmes de gestion de la sécurité d'entreprise à voir le jour au sein de l'industrie.

Ce Système – qui comprend les politiques, normes, procédures et responsabilités pour assurer la sécurité de l'exploitation ferroviaire – est vérifié par les représentants de Transports Canada, et est régulièrement revu et mis à jour par les experts en la matière de VIA.

Les questions liées à la sécurité font également l'objet de suivis par les comités de santé et de sécurité dans des emplacements clés partout au Canada. Ces comités vérifient les conditions relatives à la sécurité locale, et examinent les données de rendement constant afin de fixer des objectifs spécifiques pour améliorer la sécurité en milieu de travail et pour définir les questions qui nécessitent l'attention des cadres supérieurs. Depuis 2005, les buts en matière de sécurité sont intégrés dans la stratégie *Aller de l'avant* de VIA.

Les questions relatives à la sûreté sont au cœur de l'objectif visant à assurer la sécurité de tous. VIA collabore avec des organismes de réglementation pour s'assurer que ses normes de sûreté sont conformes à celles de ses partenaires au sein de l'industrie. La Société collabore également avec les organismes chargés de l'application de la loi pour maintenir des canaux de communication ouverts, et pour s'assurer que les meilleurs contrôles de sûreté possibles sont appliqués en ce qui concerne les installations et l'exploitation.

Chaque année, les employés doivent suivre une formation en ligne qui leur permet de mieux connaître les divers aspects liés à la sûreté à VIA. Ce cours amène les employés à comprendre leurs rôles et leurs responsabilités relativement à la sûreté, à reconnaître les facteurs de risques, et à devenir plus vigilants et attentifs aux événements inhabituels qui ont lieu dans leur milieu de travail.

Aller de l'avant

ALLER DE L'AVANT 2008 NOTRE STRATÉGIE D'ENTREPRISE

Nous miserons sur notre expertise et nos compétences clés pour offrir aux voyageurs la meilleure expérience globale de voyage, qui saura leur plaire et qui favorisera leur fidélisation.

Nos buts

- Assurer la sécurité et la sûreté de tous
- Favoriser l'engagement de nos gens
- Tenir la promesse faite aux clients
- Assurer la croissance de l'entreprise
- Améliorer notre attitude entrepreneuriale
- Accroître notre performance environnementale

CONSOLIDATION DE LA GESTION DES RISQUES LIÉS À LA SÉCURITÉ, À LA SÛRETÉ ET AUX ASPECTS NON FINANCIERS

Puisque de nouvelles préoccupations émergent en ce qui concerne l'éventuelle propagation de maladies contagieuses par les voyageurs et les répercussions potentielles que peuvent avoir les incidents de train sur l'environnement, la coordination et la gestion de tous les aspects propres aux risques liés à la sûreté et à la sécurité deviennent des défis de plus en plus complexes. En octobre 2008, VIA a créé un groupe de coordination pour s'assurer qu'elle continue de fixer les normes les plus strictes possibles pour la gestion de tous les risques relatifs à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement et à l'exploitation.

L'équipe de gestion de la sécurité, de la sûreté et des risques, qui relève directement du président, consolide toutes les activités de gestion des risques se rapportant à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement et aux aspects non financiers. Elle est sous la responsabilité d'un directeur principal, ce qui assure une meilleure coordination de ces fonctions et affermit la gouvernance globale de la Société.

PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

L'équipe de gestion de la sécurité, de la sûreté et des risques a pris part à l'élaboration d'un nouveau Plan d'intervention d'urgence en cas d'accident ferroviaire à l'intention des employés, qui a été distribué en décembre 2008. Ce guide de référence résume les principales responsabilités du personnel de VIA touché par une situation d'urgence impliquant un train, telle qu'une collision, un déraillement, un incident relatif à la sûreté ou une possible alerte liée à la santé.

Outre les responsabilités des employés, ce guide comprend la chaîne de commandement, et les mesures nécessaires pour assurer une bonne communication et la coordination des mesures d'urgence. Depuis sa mise en œuvre, les employés ont reçu une formation pour se familiariser avec son utilisation et son application.

PROTECTION DES SERVICES ESSENTIELS

Les services de transport sont essentiels non seulement pour l'économie du pays, mais aussi pour la santé et la sécurité des citoyens et des collectivités. En 2008, VIA a pris d'importantes mesures visant à élaborer et à mettre en œuvre un Plan de continuité des affaires de la Société afin de s'assurer que la prestation des services ferroviaires voyageurs puisse se poursuivre ou reprendre dans une multitude de circonstances ou de conditions d'urgence.

SAUVER DES VIES

En 2008, VIA a installé des défibrillateurs externes automatiques – utilisés pour ranimer les victimes d'un arrêt cardiaque – à bord de tous les trains, ainsi que dans certaines de ses gares voyageurs et lieux de travail. Environ 625 employés de VIA partout au pays ont reçu une formation sur l'utilisation de ces appareils.

Ce programme est l'un des premiers au sein de l'industrie des transports ferroviaires pour voyageurs en Amérique du Nord et a valu à VIA le Prix de la sécurité 2008 décerné par l'Association des chemins de fer du Canada.

Il est important de noter que le programme de défibrillateur conjugué à la vigilance des employés a déjà permis de sauver la vie d'un client. En effet, trois mois après l'installation des défibrillateurs, l'un d'eux a été utilisé pour ranimer une victime d'un arrêt cardiaque qui se trouvait sur le quai d'embarquement de la gare Union de Toronto. Les premiers répondants ont affirmé que l'utilisation rapide du défibrillateur a été essentielle à la survie de cette personne.

Favoriser l'engagement de nos gens

Les gens font bien leur travail lorsqu'ils croient que ce qu'ils accomplissent est important, lorsqu'ils comprennent de quelle façon leur travail contribue aux principaux buts de la Société, et lorsqu'ils peuvent apporter cette contribution dans un environnement qui favorise et récompense les meilleurs efforts. Cet aspect est particulièrement important au sein d'une entreprise axée sur le service à la clientèle, où le succès commercial dépend de l'engagement personnel que prennent les employés à l'égard de leur emploi – un engagement qui vise à déployer tous les efforts pour combler les besoins des clients.

Avec le lancement de la stratégie *Aller de l'avant* en 2005, VIA a entamé un processus consultatif auprès des employés de l'ensemble de la Société pour nourrir un tel engagement et pour les inciter à s'engager directement à l'égard des valeurs, des buts et du succès du rail voyageurs. La stratégie *Aller de l'avant* est revue, mise à jour et communiquée aux employés de façon régulière, et ce, par le biais de rencontres en personne avec les superviseurs et de rapports réguliers sur les progrès réalisés au chapitre du rendement de l'entreprise.

De nouvelles initiatives de formation, dont un éventail de modules et de ressources en ligne, ont contribué à faire cadrer les outils de perfectionnement personnel, les perspectives de carrière et les buts stratégiques de la Société.

La nouvelle structure pour les évaluations de rendement, l'établissement des objectifs et la rémunération a permis de créer des liens plus clairs et plus directs entre le rendement individuel, le rendement collectif et le succès de VIA en tant qu'entreprise. De nouveaux programmes ont amené les gestionnaires à émettre des commentaires plus constructifs, et à diriger, encadrer et appuyer les employés de façon plus pertinente.

SONDAGE DE MOBILISATION DES EMPLOYÉS

En 2008, VIA a mené un sondage auprès des employés à l'échelle de la Société pour déterminer à quel point VIA a été efficace dans la création d'une entreprise où les gens aiment travailler, sentent que le travail qu'ils accomplissent est utile et se considèrent engagés à contribuer au succès de VIA. Les résultats obtenus sont encourageants lorsqu'on les compare aux opinions exprimées par les employés dans le cadre d'un sondage similaire mené en 2005. Ces résultats permettront à l'entreprise de trouver de nouvelles façons de renforcer davantage l'engagement des employés au cours des années à venir.

La grande majorité des employés ont affirmé qu'ils étaient très fiers de travailler pour la Société et qu'ils croient que VIA ajoute de la valeur au sein des collectivités desservies par le rail voyageurs. La majorité, soit 94 pour cent des employés, déclare qu'elle comprend comment son travail est relié à la clientèle. Ce niveau de compréhension, qui a connu une hausse de 20 pour cent par rapport à 2005, constitue une assise solide en vue d'assurer l'évolution de VIA en tant qu'entreprise axée sur la clientèle.

En outre, un plus grand nombre d'employés affirment qu'ils se sentent incités à agir pour améliorer l'expérience vécue par le client. Les employés ont indiqué que le leadership de VIA leur donne maintenant une direction plus claire quant à l'avenir de l'entreprise. Plus de gens ont mentionné qu'ils entretiennent une bonne relation avec leurs gestionnaires et que ces derniers leur fournissent des commentaires plus constants sur la manière dont ils accomplissent leur travail.

Parallèlement, le sondage a permis d'identifier les secteurs où VIA peut améliorer l'engagement des employés. Par exemple, bien que les employés aient l'impression que la Société connaît mieux la direction qu'elle suivra pour l'avenir, les leaders ne déploieraient pas suffisamment d'efforts pour que les employés soient enthousiastes par rapport à cette direction. Seulement 54 pour cent des employés ont affirmé posséder les outils et les ressources nécessaires pour être le plus productif possible au travail. Les employés aimeraient également que des améliorations supplémentaires soient enregistrées dans les domaines de la gestion du rendement, de la reconnaissance et des occasions de perfectionnement.

Depuis l'analyse des résultats du sondage, les cadres supérieurs travaillent à l'élaboration d'un plan d'action de la Société, tandis que les chefs d'équipe collaborent avec le personnel pour mener des séances de rétroaction et pour créer des plans d'action locaux, au besoin. Ces mesures serviront de base à la consolidation de VIA – en 2009 et pour les années à venir – en tant qu'entreprise au sein de laquelle les gens aiment le travail qu'ils accomplissent, et peuvent contribuer à son succès.

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

La reconnaissance de la mobilisation des employés à l'égard des communautés qui leur tiennent à cœur et le soutien nécessaire à cette mobilisation constituent des éléments importants de la mobilisation du personnel. En 2008, VIA a continué de favoriser l'apport des employés aux causes importantes, aux événements et aux organismes dignes d'intérêt, et a consolidé les partenariats conclus avec les organismes communautaires.

- * En janvier 2008, VIA a établi un partenariat avec l'organisme Jeunesse, J'écoute dans le but d'appuyer ses services d'information et de consultation en ligne et par téléphone (sans frais) offerts aux jeunes à toute heure du jour et de la nuit. Au cours de la *Journée VIA* au Centre de maintenance de Montréal, qui s'est avérée le plus grand événement axé sur les employés de toute l'histoire de VIA, environ 1 500 employés ont amassé des fonds pour ce service. De plus petits groupes d'employés de Vancouver à Halifax ont également participé à des collectes de fonds pour Jeunesse, J'écoute.
- * L'équipe verte du Centre de maintenance de Montréal, qui prend part à des projets de nature environnementale, s'est associée à une école primaire voisine et partage avec elle les profits tirés du recyclage de cannettes de métal et d'aluminium. Les fonds amassés sont utilisés pour des projets qui concernent notamment les installations pour les enfants ayant une déficience et l'amélioration de la bibliothèque de l'école.

- À l'automne 2008, VIA a entrepris sa Campagne nationale de charité annuelle, qui vise à récolter des fonds pour Centraide Canada et Partenairesanté. Dans le cadre de cette Campagne, dont le slogan clamait « Fais partie du changement », les employés ont amassé plus de 257 000 dollars pour les organismes en question.
- Des employés se sont portés volontaires pour participer à la coordination d'EnviroExpo, un projet national qui incite les élèves à élaborer des projets scientifiques visant à trouver des solutions aux problèmes liés à l'environnement. VIA a lancé le projet EnviroExpo en 2007 en partenariat avec la Fondation Sciences Jeunesse Canada.
- Depuis de nombreuses années, les employés jouent un rôle actif dans l'organisation entourant la mise en service du Train du père Noël dans l'Ouest canadien : au fil des ans, ce train est devenu si populaire que tous les billets se vendent en quelques jours et, parfois, en quelques heures seulement. En 2008, plus de 7 400 dollars ont été amassés grâce au Train du père Noël; tous les profits réalisés sont versés aux hôpitaux pour enfants de Jasper, de Prince George et de Prince Rupert.
- En octobre, environ 600 personnes ont effectué un voyage aller-retour entre Vancouver et Mission, en Colombie-Britannique, à bord de l'Express des cheminots, un train spécial comportant une locomotive à vapeur ancienne et treize voitures-coachs offertes par VIA. Cette initiative, coordonnée par un groupe d'employés de la région de Vancouver en collaboration avec les représentants du Canadien National, du Canadien Pacifique et de la Burlington Northern Railway, a permis de récolter plus de 17 000 dollars pour la campagne liée aux camps des Timbres de Pâques de la BC Lions Society. Depuis plus de 20 ans, les employés de VIA participent de façon active aux Relais 24 Heures - Timbres de Pâques tenus chaque année dans des villes partout au Canada.

Tenir la promesse faite aux clients

«Tenir la promesse faite aux clients» à VIA signifie s'assurer que l'expérience réelle vécue à bord du train en ce qui concerne le service coïncide avec les attentes des clients. Tout au long de 2008, VIA a continué de raffiner et d'approfondir sa compréhension des attentes de la clientèle, et de trouver de meilleures manières de les combler. Par exemple, VIA a poursuivi son examen exhaustif des produits et services qu'elle offre dans le Corridor. L'objectif de cet examen entrepris en 2007 est de déterminer dans quelle mesure l'expérience-client correspond à la promesse véhiculée aux clients par l'intermédiaire de la publicité, des promotions et des autres circuits de VIA, et de concevoir des services qui satisferont davantage leurs attentes en constante évolution dans le futur.

VIA a également élaboré un nouveau programme de formation destiné aux employés de première ligne, qui s'intitule *Créer des relations-clients hors pair*. Il s'agit de la mise à jour d'un cours de formation antérieur portant sur le service à la clientèle, qui combine des modules présentés en ligne et en classe. Ces modules proposent aux employés de nouveaux outils et de nouvelles techniques pour créer des expériences uniformes et positives pour les clients.

LE DÉFI DE LA PONCTUALITÉ

L'une des priorités des clients à bord de tous les trains de VIA est la prestation d'un service ponctuel et fiable, ainsi que l'utilisation de trains qui respectent les heures de départ et d'arrivée prévues. Cette priorité est devenue un important défi au cours des dernières années et a constitué une question majeure pour VIA – et pour les clients – en 2008. Les conditions hivernales rigoureuses ont contribué à augmenter les retards enregistrés par les trains pendant la première partie de l'année. De plus, le matériel roulant vieillissant de VIA connaît de plus en plus de pannes et de problèmes de maintenance – une question qui ne sera pas entièrement résolue

avant la remise à neuf des locomotives et des voitures voyageurs dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations.

En outre, l'achalandage accru dans le Corridor a contribué à l'enregistrement de retards, puisque les voyageurs prennent plus de temps pour monter à bord des trains et pour en descendre. VIA a réalisé une étude complète des temps d'arrêt dans les gares du Corridor et a déterminé les endroits où plus de temps était à prévoir dans les horaires afin d'y servir le nombre accru de voyageurs. Un nouvel horaire a été lancé en juin pour les trains du Corridor; les heures de départ et d'arrivée ayant été révisées, l'horaire est maintenant plus fiable.

VIA a également établi une nouvelle relation productive avec le Canadien National (CN), à qui appartient une grande partie de l'infrastructure utilisée par ses trains. Par conséquent, le CN collabore maintenant de façon plus étroite avec VIA pour créer une meilleure compréhension commune des exigences d'exploitation de VIA et pour trouver des manières de gérer l'infrastructure qui permettent de remplir ces exigences de façon plus efficace. Ce partenariat renouvelé a permis d'améliorer la ponctualité enregistrée pendant la deuxième moitié de l'année, et entraînera des améliorations supplémentaires en 2009.

ACCORDS DE SERVICES

Un nouvel accord de services, négocié avec le CN en 2008, fournira une meilleure structure d'exploitation pour améliorer la ponctualité. VIA exploite ses trains sur l'infrastructure de sociétés de transport ferroviaire de marchandises en vertu des conditions générales d'une entente signée pour la première fois avec le CN en 1969, entente qui devait expirer le 31 décembre 1998. En 1995, avant que le CN ne devienne une société cotée en bourse, le contrat avait été prolongé de 10 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2008.

Le nouvel accord conclu avec le CN, qui couvre la période du 1^{er} janvier 2009 au 31 décembre 2018, propose une approche simplifiée relativement aux frais d'accès pour les services assurés dans le Corridor et à l'extérieur du Corridor. Il prévoit également une manière plus simple de mesurer la ponctualité et la responsabilité liée aux retards, un objectif de ponctualité que doit atteindre le CN, et un schéma de prime/pénalité qui reflète le rendement réel par rapport à l'objectif fixé. D'autres clauses de l'accord ont été actualisées ou éliminées pour qu'elles soient conformes aux changements qui se sont opérés au chapitre de l'exploitation à VIA au fil des ans.

À la fin de 2008, VIA renégociait également ses ententes avec deux chemins de fer d'intérêt local – la Hudson Bay Railway (entre The Pas et Churchill) et la Goderich-Exeter Railway (Guelph, Kitchener et Stratford). D'ici la fin des nouvelles négociations, l'accord de services du CN qui a été transféré à ces chemins de fer d'intérêt local demeure en vigueur, et ce, jusqu'à ce que de nouveaux accords soient conclus.

UN NOUVEL HORAIRE POUR LE CANADIEN

Après avoir consulté les clients, les collectivités et les représentants du CN en ce qui concerne les retards liés à l'exploitation qui ont une incidence sur les liaisons de l'Ouest de VIA, la Société a établi en décembre 2008 un nouvel horaire repensé pour le *Canadien*. Un voyage de nuit a été ajouté à l'horaire dans chacune des directions et les représentants du CN collaborent pour s'assurer que les trains seront en mesure de respecter les heures de départ et d'arrivée prévues.

Les départs de Vancouver et de Toronto s'effectuent désormais le soir, ce qui permet à VIA d'offrir une correspondance d'un océan à l'autre aux personnes qui voyagent entre l'Ouest et l'Est du Canada, dans les deux directions, sans qu'elles n'aient à séjourner une nuit à Toronto. L'horaire prévoit également du

RECONNAISSANCE ET PRIX

Pour une deuxième année consécutive, VIA a remporté la première place parmi les services ferroviaires voyageurs dans le cadre des prix annuels Agents' Choice Awards, et a de nouveau devancé des exploitants comme Rocky Mountaineer, Orient Express, Amtrak, Japan Rail et Trans-Siberian Railway. Les agents de voyage ont déclaré que le personnel bien informé et le service de qualité de VIA sont les raisons pour lesquelles ils ont accordé cet honneur à la Société.

De plus, en 2008, le *Canadien* a été classé sur la liste des 25 trains par excellence au monde par la Society of International Railway Travelers. Le *Canadien* était le seul train à horaire régulier en Amérique du Nord en lice.

temps à Winnipeg pour permettre aux clients de visiter la ville. De plus, le nouvel horaire est plus pratique pour ceux qui voyagent entre Saskatoon et Winnipeg.

DE NOUVELLES OPTIONS POUR LES VOYAGEURS ENTRE OTTAWA ET MONTRÉAL

En janvier 2008, VIA a ajouté un nouveau service en mi-journée sur la liaison Ottawa-Montréal, et ce, dans les deux directions. Les clients peuvent désormais choisir parmi six départs quotidiens pour les voyages en semaine. Les nouveaux départs comprennent également des correspondances plus pratiques pour les clients qui voyagent vers et depuis Québec. À ce jour, l'achalandage pour ces nouveaux départs a surpassé les attentes.

AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ

VIA a continué de collaborer avec l'Office des transports du Canada, le Conseil des Canadiens avec déficiences, et des experts en matière de conception accessible afin d'offrir une expérience de voyage plus accessible pour les voyageurs ayant des besoins spéciaux. À la suite de l'approbation du concept préliminaire, VIA réaménage certaines de ses voitures-lits et voitures-coachs Renaissance pour accroître l'espace dans les aires d'ancrage pour fauteuil roulant et les toilettes accessibles, offrir davantage d'espace pour les animaux d'accompagnement, et combiner deux chambres de voitures-lits existantes en une seule chambre accessible agrandie, dotée d'une toilette communicante.

Avec l'aide de l'Institut national canadien pour les aveugles, VIA élabore une signalétique plus visible et normalisée, des panneaux tactiles et en braille, et réaménage les sections réservées aux clients dans les gares afin de répondre aux besoins des personnes ayant une déficience visuelle. Un projet pilote relatif à cette nouvelle signalétique a été lancé en 2008 à Cobourg, en Ontario, et sera suivi par des modifications dans les gares de London, Kingston et Ottawa.

LANGUES OFFICIELLES

VIA démontre quotidiennement son engagement à offrir un service de qualité à ses clients, et ce, dans la langue officielle de leur choix. En 2008, 98 pour cent des voyageurs ayant répondu à un sondage sur la satisfaction de la clientèle ont affirmé avoir été servis dans la langue de leur choix par VIA, et ce, que ce soit au téléphone, à la gare ou à bord des trains. De plus, pour l'année 2008, VIA a fait l'objet d'une seule plainte auprès du Commissariat aux langues officielles, comparativement à 26 pour l'année précédente. VIA offre également un milieu de travail où les employés peuvent s'exprimer dans la langue de leur choix, dans les régions désignées bilingues. De plus, toutes les communications officielles sont rédigées en français et en anglais, et VIA utilise les deux langues dans ses pratiques commerciales.

Assurer la croissance de l'entreprise

VIA est en bonne position pour répondre à la demande du marché et accroître à l'avenir tant son achalandage que ses produits. Au fur et à mesure que le matériel roulant sera remis à neuf et que les améliorations seront apportées à l'infrastructure dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations de la Société, VIA prévoit renforcer sa capacité afin d'être en mesure de servir jusqu'à un million de voyageurs supplémentaires d'ici 2012.

En 2008, la priorité de VIA consistait à accroître sa position sur le marché par l'intermédiaire d'une démarche dynamique de marketing et d'établissement des prix. En réponse à une demande importante au début de l'année, VIA a élaboré une nouvelle stratégie de tarifs réduits pour augmenter l'achalandage tout au long de l'été et au début de l'automne, et a effectué des tests initiaux pour une nouvelle Cybercarte-rabais en vue d'encourager les clients à voyager plus fréquemment en train. Les partenariats avec les voyagistes ont été axés sur le fait de renforcer et de développer l'industrie touristique, en réponse au raffermissement du dollar canadien. Par ailleurs, de nouvelles façons de gérer et de déployer le matériel roulant ont été testées en guise de préparation pour une croissance soutenue dans le Corridor.

TARIF RÉDUIT POUR LES MEMBRES DES FORCES CANADIENNES

Pour les remercier de servir leur pays, VIA a offert aux membres actuels et à la retraite des Forces canadiennes et de la Défense nationale des voyages sans frais illimités en classe Confort pendant le mois de juillet. Cette offre spéciale était valable partout au sein du réseau de VIA, et était assortie d'une réduction de 50 pour cent pour les membres de leur famille. Les membres des Forces canadiennes et leur famille ont effectué presque 60 000 voyages au cours de ce mois, soit près de 20 millions de voyageurs-milles d'un océan à l'autre.

LA CROISSANCE PAR L'INTERMÉDIAIRE DE PARTENARIATS

VIA a continué, d'une part, de collaborer avec des agents, des voyagistes et des agences de voyages pour promouvoir les voyages d'agrément et le tourisme en train et, d'autre part, de cultiver des partenariats en vue d'une croissance future. Par exemple, VIA jouit d'une présence bien établie sur les marchés asiatiques, puisque la Société a inauguré en 1995 un bureau de marketing outre-mer au Japon. Ce bureau a aidé à faire de VIA l'une des marques les plus reconnues dans la région pour les voyages outre-mer, et la Société travaille à étendre son rayonnement en Chine, l'un des plus importants marchés émergents pour le tourisme au Canada.

En outre, VIA continue de collaborer avec la Commission canadienne du tourisme, les associations touristiques locales et régionales, ainsi que les chambres de commerce locales. Ces partenariats permettent à VIA de partager l'expertise et les ressources nécessaires pour atteindre et développer de nouveaux marchés, tout en aidant à soutenir l'industrie touristique canadienne dans son ensemble.

VIA travaille également avec des partenaires de l'industrie pour développer de nouveaux produits et services. Grâce à un nouveau partenariat formé en 2008 avec Jonview Canada, l'un des plus importants voyagistes spécialisés dans le tourisme entrant au pays, les clients peuvent désormais faire des réservations pour des forfaits-vacances complets – dont des voyages en train, l'hébergement à l'hôtel et des options d'excursions touristiques – directement sur le site Web de VIA. Les confirmations sont émises en ligne, aucun document n'a besoin d'être posté, les coupons pour l'hôtel et les excursions sont imprimés par le consommateur, et les billets de train peuvent être recueillis aux bornes de billetterie libre-service de VIA.

RENOUVELLEMENT DU PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Le programme VIA Préférence, qui favorise la fidélité de la clientèle et qui incite les clients à voyager plus fréquemment, récompense les clients de VIA en leur offrant des points obtenus pour des voyages, qui peuvent être échangés pour des voyages en train gratuits. Grâce à la simplicité de son programme d'accumulation (1 point pour 1 dollar dépensé) et au nombre relativement peu élevé de points requis pour leur échange contre une prime, VIA Préférence est l'un des programmes les plus généreux en son genre au Canada. De plus en plus de voyageurs y ont adhéré au cours de la dernière décennie, le nombre de membres se chiffrant actuellement à plus de 365 000.

En 2008, VIA a complètement remanié le programme. VIA Préférence est désormais un programme de deuxième génération qui comprend des courriels, du marketing direct et du marketing de première ligne. Il propose des communications dynamiques et personnalisées pour chaque membre, et il vise à soutenir tous les principaux aspects de l'expérience-client, dont les communications directes, l'expérience à bord des trains, les achats et le service à la clientèle. Les changements qui ont été apportés reflètent les plus récentes tendances au sein de l'industrie et ont transformé le programme, qui est passé d'un modèle traditionnel de fidélisation et de points vers une gamme d'avantages plus exhaustive et des services rehaussés pour ses membres.

En outre, VIA Préférence a lancé sa propre cyberboutique en décembre, où les membres peuvent accumuler des points sur les achats en ligne qu'ils effectuent auprès de plus de 75 commerçants, dont Apple Store, Canadian Tire, Reitmans et Sears.

ESSAIS DU MATÉRIEL ROULANT RENAISSANCE DANS LE CORRIDOR

En 2008, VIA a lancé ses nouvelles voitures voyageurs Renaissance sur une base d'essai pour la liaison express Montréal-Toronto. Ce changement a été apporté en partie en réponse à la concurrence intense sur le parcours, particulièrement pour les clients en classe VIA 1, et s'inscrit dans une stratégie complète en vue de renforcer le niveau d'achalandage et les produits pour ce service.

Les essais ont aidé VIA à identifier des domaines à améliorer en ce qui a trait au matériel roulant, tout en confirmant que les clients ont bien réagi à l'option Renaissance. Dans le cadre de sondages effectués parallèlement à ces essais de fonctionnement, les voyageurs ont constamment accordé à leur expérience une note de 8 ou 9 sur 10 – soit un meilleur résultat que celui habituellement obtenu par les autres types de matériel roulant.



ÉLOGES POUR LE MARKETING NOVATEUR DE VIA

Le programme VIA Préférence remanié a attiré l'attention de l'Association de marketing relationnel du Québec (AMR), qui lui a décerné en octobre son Prix du conseil d'administration, le plus prestigieux prix accordé à une entreprise par l'AMR.

L'Association a salué VIA pour avoir développé VIA Préférence comme une approche de marketing direct novatrice et audacieuse.

Améliorer notre attitude entrepreneuriale

Dans l'ensemble de la Société, VIA cultive une attitude entrepreneuriale axée sur le contrôle des coûts, sur l'accroissement de la productivité et sur l'exploration de nouvelles occasions d'affaires. Cette attitude a aidé à transformer VIA en tant qu'entreprise et est demeurée une priorité en 2008. Les initiatives de contrôle des coûts à tous les niveaux ont aidé à maintenir les charges d'exploitation sous contrôle et les mesures de recouvrement des coûts sur la bonne voie, malgré la hausse du prix du carburant. De nouveaux partenariats ont aidé la Société à tirer parti de marchés de niche et de produits inexploités. Enfin, les technologies novatrices ont continué d'être axées sur la réduction des coûts et sur l'amélioration de l'efficacité, tout en rehaussant les interactions avec tous les clients.

COMMERCIALISATION DE L'EXPERTISE DE VIA

En juillet, VIA a signé une entente de coopération avec la SNCF International, une filiale indépendante de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF). En vertu de cette entente, les deux chemins de fer collaboreront pour promouvoir leur savoir-faire en ce qui a trait à l'exploitation et à la gestion des services ferroviaires voyageurs en Amérique du Nord et dans le monde entier. VIA et la SNCF International partageront leurs connaissances et leur expérience afin de commercialiser leur expertise, leur renommée professionnelle et leurs ressources techniques dans le monde entier. La collaboration entre les deux entreprises comprendra une participation commune à des demandes de propositions ou un soutien technique ou opérationnel dans le développement de projets, particulièrement dans les domaines du service à la clientèle, de l'exploitation, de la maintenance du matériel roulant, de la formation, de la gestion et du partage d'informations.

EXPLORATION DE NOUVEAUX MARCHÉS DE NICHE

VIA a exploité de nouveau le service novateur Bike Train entre Toronto et Niagara Falls. Lancé sous la forme d'un projet pilote en 2007, en partenariat avec la chambre de commerce de Niagara-on-the-Lake, la ville de Toronto et le gouvernement de l'Ontario, ce service encourage les cyclistes à apporter leur vélo quand ils visitent la région. Depuis son lancement initial, le concept de la promotion du tourisme local et régional par l'intermédiaire de services ferroviaires spéciaux a beaucoup attiré l'attention, et d'autres collectivités ont indiqué qu'elles étaient intéressées à élargir ce service.

Dans l'Ouest canadien, VIA travaille avec un vaste éventail de complexes de villégiature, d'hôtels et d'associations touristiques pour développer de nouvelles possibilités de voyages, comme le Train des neiges entre Edmonton et Jasper. En Colombie-Britannique, VIA a établi un partenariat avec Sun Peaks Resort, près de Kamloops, pour accroître les voyages en train par les skieurs et les amateurs de planche à neige. Les changements qui ont été apportés au *Canadien* permettent désormais aux voyageurs qui circulent vers et depuis Vancouver ou Jasper d'arriver à Kamloops tard en soirée ou tôt le matin, puis de prendre une navette jusqu'au complexe.

RÉDUCTION DES FRAIS D'ENVOI ET AUGMENTATION DES VENTES À L'AIDE DE SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES

VIA utilise avec succès des systèmes d'émission des billets et de réservation en ligne en vue de réduire les frais d'envoi, de créer de nouvelles occasions de génération de produits, et d'offrir des façons plus pratiques pour les clients d'accéder aux services ferroviaires. VIA a continué d'explorer et d'accroître les possibilités d'utilisation novatrice de technologies Web en 2008.

Après la migration des agences de voyages nord-américaines vers le portail Web RESERVIA de VIA, la Société s'est concentrée sur ses agents généraux de vente extraterritoriaux (Europe et Australie / Nouvelle-Zélande) en 2008, et elle a amorcé un processus semblable pour élargir et diversifier ses ventes en ligne. Dans le cadre de ce projet, VIA, en partenariat avec BMO Groupe financier, a créé un nouveau processus de paiement et de règlement fondé sur des cartes de crédit virtuelles de marque du fabricant, qui sont reconnues comme étant une innovation majeure dans l'ensemble de l'industrie.

Par conséquent, les ventes en ligne ont continué de générer une part croissante des produits totaux. Quand les ventes en ligne ont été lancées en 1997, VIA a enregistré un total annuel de 1 million de dollars de ventes en ligne. En 2008, ces ventes ont bondi à 128 millions de dollars, ce qui représente 45 pour cent des produits voyageurs totaux de VIA. La hausse des ventes en ligne et les autres améliorations technologiques se sont traduites par des économies d'exploitation d'environ 1,6 million de dollars par année.

UN PLAN STRATÉGIQUE POUR LA TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION

La technologie de l'information fournit des outils utiles pour réduire les coûts et accroître la productivité dans tous les domaines d'exploitation de VIA. En 2008, VIA a élaboré un plan stratégique complet en matière de TI pour identifier et coordonner les projets de technologie de l'information qui soutiennent le plus efficacement les objectifs d'affaires de la Société et qui aident VIA à offrir un service plus concurrentiel et davantage axé sur la clientèle.

L'une des priorités dans le cadre de ce plan est la mise en place d'un nouvel intranet pour la Société. Élaboré en 2008, son lancement est prévu pour le début de 2009, ce qui offrira aux

employés une source en ligne unique pour accéder à tous les renseignements et les services relatifs à VIA. Les autres projets clés en cours de développement comprennent : un réaménagement du site Web public de VIA; un projet en vue de fournir aux clients de l'information à jour sur les heures prévues de départ et d'arrivée des trains en tout temps; des améliorations au système de réservation VIAnet pour aider les agents de ventes par téléphone à fournir un service plus rapide et plus efficace aux clients; ainsi que le déploiement d'une technologie qui améliorera la productivité en ce qui a trait à la maintenance.

L'élaboration et la mise en œuvre du plan stratégique est gérée par le comité directeur de la technologie de l'information. Ce comité veille à ce que tous les projets soient conformes à la stratégie d'entreprise de VIA et soient fondés sur des processus efficaces en matière de gouvernance de la technologie de l'information.

Didier Luchmun
Agent de ventes au comptoir (gare d'Oshawa)



Accroître notre performance environnementale

Les employés de VIA sont très fiers de faire office de chefs de file en ce qui a trait aux pratiques commerciales et aux services de transport respectueux de l'environnement. Les procédures de signalement relatives à l'environnement font partie intégrante du cadre de planification et de responsabilité de la Société en vertu de la stratégie *Aller de l'avant*. Des cibles précises et mesurables pour l'amélioration de la performance environnementale sont établies chaque année. Une politique appliquée dans l'ensemble de la Société encourage l'adoption de pratiques durables dans toutes les activités de VIA, et ce, dans les centres de maintenance des trains, les bureaux et les gares, tout comme dans l'exploitation des trains voyageurs.

RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

Le service ferroviaire voyageurs est reconnu comme étant un mode de transport respectueux de l'environnement, et VIA travaille constamment à améliorer la performance de ses trains. Depuis 1990, VIA a réduit sa consommation de carburant de 30 pour cent par voyageur-kilomètre, et ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 15,5 pour cent. Ce résultat a été atteint en exploitant davantage de trains et en transportant plus de voyageurs que depuis toute autre année depuis 1990.

La remise à neuf des locomotives, et des voitures voyageurs plus âgées de VIA dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations réduira davantage les émissions du parc de la Société. Les nouvelles technologies utilisées dans la remise à neuf des locomotives F-40 feront en sorte qu'elles répondront aux normes environnementales actuelles en matière d'émissions par des locomotives. Les voitures LRC remises à neuf intégreront des améliorations écologiques, dont de nouveaux systèmes plus efficaces

pour le chauffage, le refroidissement, l'éclairage et le chauffage aux points d'attente. Toutes ces modifications entraîneront une réduction supplémentaire de neuf pour cent de la consommation de carburant et des émissions de GES.

RÉDUIRE, RÉUTILISER, RECYCLER

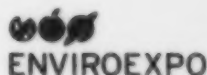
Tous au sein de VIA sont encouragés à élaborer des stratégies pour «réduire, réutiliser et recycler» dans le milieu de travail et à bord des trains. Un Guide d'achats écologiques favorise l'utilisation de produits écologiques dans tous les secteurs de l'entreprise. Par exemple, du papier recyclé est utilisé pour les produits à bord, comme les serviettes et le papier hygiénique, de même que pour les documents imprimés, tels les horaires des trains. Seul du café équitable est servi dans les trains, ce qui soutient des pratiques respectueuses de l'environnement tout en améliorant les conditions de vie dans les pays en développement. Dans la mesure du possible, la Société recycle ce qui peut l'être, des piles jusqu'au matériel informatique mis au rebut. Au cours des dernières années, les équipes de la maintenance ont réduit l'utilisation de produits chimiques de près de 50 pour cent pour les processus comme le traitement de l'eau et le nettoyage des trains.

En 2008, VIA a continué de réduire l'incidence environnementale des services à bord des trains. Par exemple, davantage de produits utilisés à bord (comme les tasses à café) sont faits à base de matières recyclées, et des théés équitables sont désormais offerts. Par ailleurs, à l'instar de nombre d'hôtels responsables, VIA offre à ses clients qui entreprennent un voyage de quatre nuits entre Toronto et Vancouver la possibilité de recevoir sur demande un changement de literie propre, plutôt que tous les jours.

EQUIPES VERTES BÉNÉVOLES

Dans l'ensemble de la Société, des équipes vertes composées de bénévoles encouragent tous les employés à déterminer des façons d'améliorer la performance environnementale de VIA. En 2008, VIA a remporté le prix de l'Environnement décerné par l'Association des chemins de fer du Canada pour avoir mis sur pied les équipes vertes en guise d'approche de gestion. En 2007, des délégués de passage de l'organisme Canadian Business for Social Responsibility ont mentionné que « les équipes vertes de VIA constituent une approche unique qui permet aux employés

d'apporter des changements positifs à leur milieu de travail, et ce, selon un point de vue démocratique, de la base jusqu'au sommet ». La structure des équipes vertes encourage les employés de tous les échelons à travailler ensemble pour fournir une expérience de voyage respectueuse de l'environnement à nos clients et améliorer constamment la performance environnementale de VIA. Nos onze équipes vertes, réparties dans l'ensemble de notre réseau, sont composées d'employés bénévoles qui mettent en action notre passion à l'égard de l'environnement à tous les paliers de notre entreprise.



À l'occasion d'une célébration en l'honneur de la fête du Canada qui s'est déroulée à Ottawa en 2008, on a dévoilé les gagnants de la première édition d'EnviroExpo, concours national qui conjugue l'art et la science dans la recherche de solutions environnementales. Lancée par VIA en 2007 en association avec la Fondation Sciences Jeunesse Canada, EnviroExpo est un nouveau volet d'innovation environnementale dans le cadre de l'Expo-sciences pancanadienne. Quelque 30 000 écoles et 20 000 jeunes ont participé au projet, et trois élèves ont remporté des bourses d'études postsecondaires d'une valeur de 10 000 \$ décernées par VIA. Plus de 100 employés de VIA ont offert leur temps à titre bénévole pour aider à organiser et à coordonner les événements dans le cadre des foires scientifiques dans l'ensemble du pays et ont aidé à faire d'EnviroExpo le plus important volet de la foire scientifique nationale en 2008.

La deuxième édition annuelle d'EnviroExpo a été lancée en novembre 2008.

Gouvernance d'entreprise

Le conseil d'administration de VIA est responsable de superviser la gestion et la direction stratégiques de la Société, et rend compte des activités de VIA au Parlement.

La Société et les membres du conseil d'administration se sont engagés à respecter les principes de la bonne gouvernance d'entreprise, et une évaluation indépendante effectuée en 2008 a accordé un classement positif au conseil à cet égard. En outre, dans le cadre de l'Examen spécial de VIA effectué tous les cinq ans par le vérificateur général, le conseil a reçu une évaluation positive pour ses pratiques de gouvernance.

Tous les membres du conseil sont signataires d'un code d'éthique reflétant l'esprit et le but de la *Loi sur la responsabilité*, qui établit les normes de transparence et de responsabilité que doivent respecter les représentants et les directeurs des sociétés d'État.

COMITÉS DU CONSEIL

Comité de la vérification et des risques

Assure la supervision et le suivi des normes de l'entreprise en matière d'intégrité et de comportement, des rapports sur les renseignements financiers et leur divulgation, ainsi que le rapport annuel, de même que des pratiques de contrôle interne, ainsi que des politiques et des procédés liés à la gestion des risques.

Comité de la gouvernance d'entreprise

Examine les pratiques de gouvernance appliquées au sein de VIA et fait des recommandations sur ces questions au conseil d'administration.

Comité des ressources humaines

Se penche sur les questions liées aux nominations, à la rémunération, au rendement et à la succession des représentants officiels, et fait des recommandations à ce sujet au conseil d'administration; il revoit également la structure organisationnelle.

Comité des placements

Présente des recommandations au conseil d'administration relativement au rendement des placements associés à la caisse de retraite et au Fonds de renouvellement des actifs, ainsi qu'aux politiques et aux questions connexes.

Comité des candidatures

Présente des recommandations à l'ensemble du conseil d'administration qui, à son tour, présente des recommandations au ministre des Transports en ce qui a trait aux nominations et au renouvellement des nominations aux postes de chef de la direction et de président du conseil d'administration.

Comité de la planification et des finances

Supervise et assure le suivi du plan stratégique de la Société, du Plan d'entreprise quinquennal, ainsi que des budgets annuels destinés à l'exploitation et aux immobilisations.

Comité de l'immobilier et de l'environnement

Présente des recommandations au conseil d'administration relativement à la direction stratégique à prendre pour les actifs immobiliers de la Société, et reçoit les rapports sur l'état des enjeux de nature environnementale qui sont abordés au sein de la Société.

ACCÈS À L'INFORMATION

VIA est d'avis que l'ouverture et la transparence constituent le point de départ relativement à l'établissement d'une relation de confiance avec les clients et le public en général.

En septembre 2007, en vertu de dispositions législatives désormais en vigueur, la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels* sont devenues applicables à VIA. Ces lois régissent le droit légal et exécutoire lié à l'accès public aux dossiers qui sont sous l'autorité du gouvernement fédéral et de ses institutions. VIA a élaboré un processus en vue de recevoir les demandes de renseignements et d'y répondre et, en 2008, le Commissaire à l'information du Canada a demandé la permission d'utiliser le site Web sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels de VIA comme modèle pour d'autres sociétés d'État.

En 2008, VIA a reçu 74 demandes de renseignements en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. La réponse à deux de ces demandes a été reportée à l'année 2009. En 2008, dans le cadre de la vérification annuelle de l'Association canadienne des journaux quant à la façon dont sont appliquées les lois sur l'accès à l'information, VIA a remporté les meilleures notes au chapitre de la transparence parmi les organismes fédéraux.

Commentaires et analyse de la direction

Cette analyse présente les données et commentaires propres à la situation financière de la Société, ainsi que les résultats d'exploitation pour l'exercice 2008, à l'exception des résultats financiers de l'entité à détenteurs de droits variables de VIA (qui sont compris dans les états financiers consolidés) et les éléments hors financement de l'État. Cette analyse devrait être lue en parallèle avec les états financiers consolidés qui suivent, ainsi que la section « L'année en chiffres » qui se trouve à la page 1.

APERÇU DES RÉSULTATS FINANCIERS

(en millions de dollars)

	2008	Par rapport au budget		Par rapport à 2007	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	\$	\$	%	\$	%
PRODUITS VOYAGEURS	282,9	11,3	4,2	14,1	5,2
TOTAL DES PRODUITS	299,2	11,4	4,0	13,6	4,7
CHARGES D'EXPLOITATION EN TRESORERIE	513,4	(4,8)	(0,9)	(27,2)	(5,6)
DÉFICIT D'EXPLOITATION EN TRESORERIE	214,2	6,6	3,0	(13,6)	(6,8)
ACHALANDAGE (MILLIERS DE VOYAGEURS)	4 605	355	8,4	423	10,1

VIA a obtenu de solides résultats financiers en 2008, et elle a atteint ou dépassé la plupart des cibles établies dans le Plan d'entreprise. L'année a commencé avec une importante croissance de l'achalandage et des produits au cours du temps des Fêtes, et les résultats sont demeurés solides tout au long de l'année jusqu'en octobre, quand tous les marchés des voyages ont été touchés par une baisse de la confiance des consommateurs à la suite de la crise financière mondiale. Toutefois, la croissance a repris en décembre, et VIA a terminé l'année avec un nouveau record en matière d'achalandage, ayant transporté plus de 4,6 millions de voyageurs, et une augmentation de plus de 13 millions de dollars du total des produits.

La croissance des produits a partiellement contrebalancé une hausse des charges d'exploitation. L'achalandage accru, la flambée du prix du carburant, les perturbations du service causées par des déraillements et un recul important de la ponctualité se sont traduits par une augmentation des charges par rapport à 2007. Le total des charges d'exploitation a

grimpé de 27,2 millions de dollars. Par conséquent, le rapport des produits sur les dépenses d'exploitation a reculé légèrement (baisse de un demi de un point de pourcentage), mais le financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille a diminué de 0,5 cent.

PRODUITS VOYAGEURS ET ACHALANDAGE

Globalement, le total des produits a progressé de 13,6 millions de dollars comparativement à 2007, soit une hausse de 4,7 pour cent qui a surpassé les cibles de budget annuelles de 4,0 pour cent. Les gains enregistrés en matière d'achalandage ont été impressionnants pour toutes les liaisons, soit une augmentation de 10,1 pour cent et un total de 4,6 millions de voyages, tandis que le total des voyageurs-milles, qui s'est chiffré à 951 millions, a connu une amélioration de 8,7 pour cent. Les produits par voyageur-mille ont reculé à 29,6 cents, soit 3,0 pour cent de moins qu'en 2007 grâce à une gestion des produits axée sur la croissance.

Au début de 2008, un hiver particulièrement rigoureux, conjugué à des hausses soutenues du prix de l'essence, ont renforcé l'avantage concurrentiel de VIA comme transporteur sécuritaire et fiable fournissant une valeur appréciable. Comme de plus en plus de personnes ont choisi de ne pas voyager par automobile, et alors que les services d'autobus et aériens ajoutaient un supplément carburant au prix des billets, les sondages remplis par les clients ont révélé que les voyageurs délaissaient ces autres moyens de transport au profit du train.

Au début du printemps, VIA a adopté une stratégie dynamique de gestion des produits – c'est-à-dire en offrant davantage de tarifs réduits – pour maintenir l'achalandage pendant l'été. En juillet, un tarif de reconnaissance offert au personnel des Forces canadiennes leur a permis d'effectuer des voyages illimités en classe *Comfort*, sans frais. L'accueil réservé à ce programme a été impressionnant : quelque 60 000 voyages ont été faits, pour un total de plus de 20 millions de voyageurs-milles, et près de la moitié de ces voyages ont été effectués sur des liaisons transcontinentales de l'Est et de l'Ouest.

Les nouveaux horaires pour le train du corridor Québec-Windsor ont amélioré la fiabilité du service, et VIA a renforcé son programme de fidélisation de la clientèle en procédant à un nouveau lancement du Programme de récompense VIA Préférence. Pour accroître les voyages d'agrément sur ce marché, VIA a conclu une entente en vue de partager son inventaire avec Jonview Holidays, un important voyageur canadien qui propose des forfaits en train dans le Corridor. Ces initiatives ont favorisé une croissance soutenue de l'achalandage durant l'été et au début de l'automne. Toutefois, l'achalandage et les tarifs liés à la classe VIA 1 ont baissé au cours du deuxième semestre, quand VIA a dû composer avec une concurrence féroce de la part des transporteurs aériens pour les marchés des affaires de Montréal, Ottawa et Toronto.

Le raffermissement du dollar canadien a encouragé davantage de vacanciers à voyager aux États-Unis et outre-mer. Par suite de problèmes de fiabilité du service – particulièrement pour les longs parcours, où le tourisme domine – de nombreux voyageurs importants ont annulé leurs forfaits de voyages en train, ce qui a laissé des places non vendues.

Au début d'octobre, la crise financière mondiale a commencé à miner la confiance des entreprises et des consommateurs et à nuire aux voyages discrétionnaires pour tous les marchés. L'achalandage a chuté et la croissance des produits est devenue négative vers la fin de l'année, jusqu'à ce que l'hiver entraîne un renouveau de la demande pour les voyages en train.

COÛTS D'EXPLOITATION

Les frais d'exploitation ont augmenté de 27,2 millions de dollars, soit de 5,6 pour cent, par rapport à 2007. Un tiers de cette hausse (10,3 millions de dollars) est exclusivement imputable à la flambée du prix du carburant. Les répercussions du prix du carburant auraient été deux fois plus importantes si VIA ne s'était pas dotée d'une politique de couverture, laquelle a protégé la Société contre le plein impact de la hausse du prix du carburant.

Les autres sources de la hausse des coûts ont compris la pression inflationniste sur l'exploitation des trains, la réparation du matériel roulant et les coûts de révision générale de matériel roulant, la rémunération, et l'augmentation des coûts liés au marketing et aux ventes pour les campagnes de promotion axées sur le maintien et l'accroissement des produits et de l'achalandage. En outre, VIA a enregistré des coûts accrus attribuables à de nombreux incidents liés à des trains, dont deux au cours de l'été, qui ont entraîné des frais supplémentaires pour la réparation du matériel roulant et les dépenses juridiques.

La Société possède 8,7 millions de dollars (valeur nominale) en papier commercial adossé à des actifs (PCAA) non bancaires dans son Fonds de renouvellement des actifs, qui est non liquide depuis août 2007. La Société a comptabilisé en 2008 une provision supplémentaire pour pertes fondée sur un ajustement pour juste valeur estimé à 30 pour cent par suite de frais de 15 pour cent enregistrés en 2007, soit une provision cumulée de 45 pour cent. En janvier 2009, la Cour supérieure de l'Ontario a décrété une ordonnance de mise en œuvre pour un plan de restructuration qui devrait améliorer la valeur récupérable de PCAA, si la Société les détient jusqu'à leur échéance. Cette disposition constitue un élément hors financement.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

L'année 2008 marque la première année complète du Programme d'investissements en immobilisations quinquennal d'une valeur de 516 millions de dollars annoncé par le gouvernement en octobre 2007. La majeure partie de ce financement est consacrée aux projets relatifs au matériel roulant, de même qu'à l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire dans le Corridor pour accroître la capacité et relever la fiabilité du service.

Les dépenses en immobilisations totales pour l'année se sont chiffrées à 42,1 millions de dollars, comparativement à 12,4 millions de dollars en 2007. Un peu plus de la moitié des dépenses enregistrées en 2008 ont été consacrées à d'importants projets relatifs au matériel roulant et à l'infrastructure. Cela comprend le programme de remise à neuf du parc de locomotives F-40, ainsi que les mises à niveau de l'infrastructure dans les subdivisions Smiths Falls, Brockville, Chatham et Alexandria. Le reste des dépenses a visé des projets liés aux gares et à la technologie de l'information, ainsi que des projets de plus petite envergure liés au matériel roulant et à l'infrastructure.

PONCTUALITÉ

La ponctualité a continué de constituer un important défi pour VIA tout au long de 2008. Globalement, la ponctualité s'est chiffrée à 75 pour cent, ce qui représente un recul de 2 points de pourcentage par rapport à 2007.

Une grande partie de cette baisse est directement imputable à des problèmes liés au vieillissement du matériel roulant et de l'infrastructure, lesquels seront traités dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations de cinq ans. Par exemple, dans le corridor Québec-Windsor, les retards liés à la maintenance du matériel roulant ont augmenté de 28 pour cent, ce qui est largement attribuable au vieillissement du matériel roulant. Les programmes de travaux à long terme relatifs à l'infrastructure mis en œuvre par les chemins de fer de marchandises, qui se sont prolongés au cours de l'été, ont également entraîné des retards. De plus, les programmes de travaux relatifs à l'infrastructure de VIA et une hausse de l'achalandage ont aussi augmenté les retards des trains dans le Corridor.

En ce qui concerne l'Ouest canadien, la ponctualité a atteint 22 pour cent, soit une baisse de un pour cent comparativement à 2007. Dans l'Est du Canada, la ponctualité a chuté de 23 points de pourcentage, et une importante augmentation de la durée des retards des trains a été causée par des ordres de marche au ralenti en raison de l'état de la voie entre Charn (Québec) et Moncton (au Nouveau-Brunswick).

Bien que la ponctualité ait reculé pour l'année dans son ensemble, une amélioration a été constatée au cours du deuxième semestre. VIA a collaboré étroitement avec les chemins de fer hôtes et les dirigeants régionaux pour réduire la durée des retards, et des discussions exhaustives avec les chemins de fer hôtes se

sont traduites par un remaniement des horaires dans le Corridor et dans l'Ouest canadien. Dans le Corridor, VIA et le CN ont travaillé ensemble pour élaborer un nouvel horaire aux heures d'arrivée et de départ plus réalistes, afin que les clients bénéficient désormais d'un service plus fiable. Dans l'Ouest canadien, l'ajout d'une nuitée à l'horaire du Canadien assurera un service plus fiable et ponctuel, et de nouvelles options de tourisme seront offertes aux voyageurs pour les arrêts en cours de route.

PERSPECTIVES POUR 2009

En 2009, la situation relative au prix du carburant et à ses fluctuations aura une incidence sur l'achalandage et sur les profits voyageurs. La baisse du prix du carburant pourrait nuire à la perception selon laquelle le train est un moyen de transport économique et une bonne option de rechange pour l'automobile, particulièrement dans les marchés des moyens parcours, où la Société a enregistré sa plus forte croissance en ce qui a trait à l'achalandage en 2008.

Dans l'avenir immédiat, les marchés des voyages et du tourisme continueront de refléter l'incertitude qui marque les économies canadienne, américaine et mondiale. Les fluctuations imprévisibles de la valeur du dollar canadien auront une incidence sur les décisions des Canadiens qui choisissent de prendre des vacances au pays, aux États-Unis ou outre-mer, de même que sur le niveau de tourisme réceptif. Les perspectives pour l'industrie prévoient une stagnation des voyages au pays, ainsi qu'une intensification probable de la concurrence que se livrent les services de transport pour attirer les clients.

Toutefois, VIA est en bonne position pour proposer un service concurrentiel et intéressant pour les clients sur ces marchés, ainsi que des avantages que les autres moyens de transport ne peuvent leur offrir. Les voyages en train demeurent le moyen de transport le

plus fiable en tout temps; ils constituent une forme de transport propice à la détente et au confort, et ils répondent aux préoccupations croissantes relatives à l'incidence du transport sur l'environnement. Surtout, VIA brille par sa capacité à offrir un excellent service à la clientèle, l'un des différenciateurs clés sur les marchés des voyages à l'heure actuelle. Les stratégies de marketing et de promotion de VIA souligneront ces forces, et des stratégies d'établissement des prix novatrices continueront d'inciter de nouveaux clients à voyager en train.

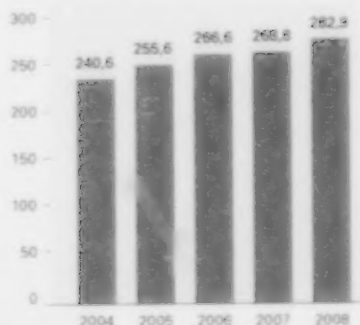
Le service à la clientèle demeurera au cœur de la stratégie d'entreprise de VIA, axée sur le maintien de la clientèle actuelle, sur la fidélisation des clients et sur l'augmentation de l'achalandage. L'enrichissement des produits et des services, parallèlement à des améliorations soutenues au chapitre de la prestation des services, permettront à VIA de répondre aux attentes des clients, et même de les surpasser, de façon plus uniforme. Par ailleurs, les clients constateront des améliorations importantes en ce qui a trait à la fiabilité du service et à la ponctualité, par suite de nouvelles relations constructives établies avec les chemins de fer de marchandises.

De même, VIA continuera de positionner le rail voyageurs pour une croissance viable à long terme. Les projets relatifs à l'infrastructure et au matériel roulant prévus pour 2009 progresseront rapidement, ce qui fera en sorte que l'investissement en immobilisations fait par le gouvernement du Canada pour assurer l'avenir des services ferroviaires voyageurs produira les résultats attendus par les Canadiens, c'est-à-dire un service voyageurs national fiable, efficace, sécuritaire et viable financièrement.

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que le 1^{er} janvier 2011, les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (IFRS) publiées par l'International Accounting Standards Board. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel semblable à celui sur lequel sont fondés les PCGR du Canada, mais elles présentent des différences importantes en ce qui a trait à la comptabilisation, à l'évaluation et aux informations à fournir. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption des IFRS sur ses états financiers consolidés futurs.

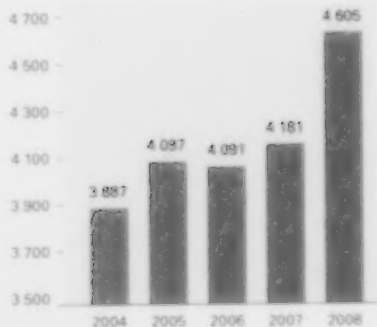
PRODUITS VOYAGEURS

(en milliers de dollars)



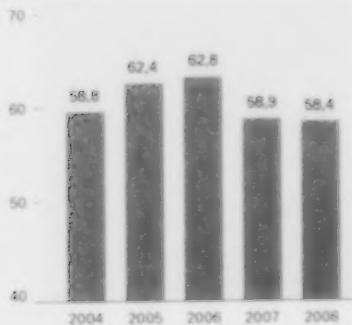
ACHALANDAGE

(en milliers)



RATIO PRODUITS/DÉPENSES

(en pourcentage)



ÉTATS
FINANCIERS
CONSOLIDÉS

Déclaration de responsabilité de la direction

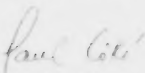
Exercice terminé le 31 décembre 2008

La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers consolidés présentés dans le rapport annuel. Ces états consolidés ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers consolidés. La direction considère que les états consolidés donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société maintient des systèmes de contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, s.e.n.c.r.l. Le vérificateur externe, la vérificatrice générale du Canada, a vérifié les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008. Son rapport indique l'étendue de sa vérification ainsi que son opinion sur les états financiers consolidés.

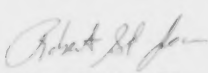
Le comité de la vérification et des risques du conseil d'administration, se composant principalement d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de leurs vérifications et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers consolidés ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration, suite à une recommandation du comité de la vérification et des risques.

Le président et chef de la direction,



Paul Côté

Le chef, Services financiers et administration



Robert St-Jean, CA

Rapport du vérificateur

AU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

J'ai vérifié le bilan consolidé de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 2008 et les états consolidés des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2008 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers consolidés ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

La vérificatrice générale du Canada



Sheila Fraser, FCA auditeur

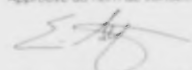
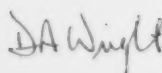
BILAN CONSOLIDÉ

AU 31 DÉCEMBRE
(EN MILLIARDS)

	2008	2007
ACTIF À COURT TERME		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9 205 \$	5 147 \$
Comptes clients	6 701	7 445
Autres créances, charges payées d'avance et autres	2 899	4 575
À recevoir du gouvernement du Canada	-	303
Instruments financiers dérivés (note 10)	5 067	6 262
Stocks (note 5)	22 548	20 629
Fonds de renouvellement des actifs (note 7)	17 900	17 700
Actifs d'impôts futurs (note 10)	6 187	-
	70 507	62 061
ACTIF À LONG TERME		
Immobilisations corporelles (note 6)	475 480	487 905
Fonds de renouvellement des actifs (note 7)	56 734	56 826
Actif au titre des prestations constituées (note 10)	332 514	286 621
Instruments financiers dérivés (note 10)	4 973	553
	869 701	831 905
	940 208 \$	893 966 \$
PASSIF À COURT TERME		
Comptes fournisseurs et charges à payer (note 6)	100 166 \$	98 585 \$
Instruments financiers dérivés (note 10)	20 664	1 153
Produits reportés	11 639	11 812
	140 469	111 550
PASSIF À LONG TERME		
Passif au titre des prestations constituées (note 10)	26 164	25 216
Passifs d'impôts futurs (note 10)	47 229	41 042
Instruments financiers dérivés (note 10)	11 431	694
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	1 602	1 950
Autres	2 492	652
	88 918	69 554
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (note 11)	480 384	488 763
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions (note 12)	9 300	9 300
Surplus d'apport (note 12)	4 963	4 963
Bénéfices non répartis (note 12)	216 174	209 836
	230 437	224 099
	940 208 \$	893 966 \$

Engagements et éventualités (notes 13 et 19 respectivement) Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés

Approuvé au nom du conseil


Eric L. Stefanson, FCA
Administrateur et président du comité
de la vérification et des risques

Donald A. Wright
Administrateur et président du conseil

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS,
DU RÉSULTAT ÉTENDU ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTISEXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE
(EN MILLIERS)

	2008	2007
PRODUITS		
Voyageurs	283 062 \$	268 959 \$
Revenus de placements	570	2 733
Autres	15 599	15 607
	299 230	287 299
CHARGES		
Rémunération et avantages sociaux	230 373	218 927
Exploitation des trains et carburant	141 319	123 504
Gares et autres biens	32 524	30 592
Marketing et ventes	30 171	29 265
Matériel de maintenance	33 585	30 852
Coûts des fournitures à bord des trains	18 036	17 875
Taxes d'exploitation	7 546	7 132
Avantages sociaux futurs (note 9)	(35 045)	(35 633)
Amortissement et pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles	54 466	55 396
Perte non matérialisée sur les instruments financiers dérivés	27 023	1 349
Gain réalisé sur les instruments financiers dérivés	(10 566)	(6 667)
Autres	26 639	19 172
	556 071	491 764
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	256 832	204 465
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	214 223	200 596
Amortissement du financement en capital reporté (note 11)	50 857	53 617
Bénéfices avant impôts	8 240	49 748
Impôts sur les bénéfices (note 10)	1 910	6 208
BÉNÉFICE NET ET RÉSULTAT ÉTENDU DE L'EXERCICE	6 330	43 540
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	209 836	166 296
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS À LA FIN DE L'EXERCICE	216 174 \$	209 836 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE
(EN MILLIERS)

	2008	2007
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice	6 338 \$	43 540 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Amortissement des immobilisations corporelles	53 846	57 283
Pertes (gains) sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles	968	(1 545)
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(348)	(342)
Amortissement du financement en capital reporté	(50 857)	(53 617)
Impôts futurs	-	5 171
Variation de la juste valeur des instruments financiers	2 610	1 300
Pertes nettes non matérialisées sur les instruments financiers dérivés	27 023	1 349
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement	10 212	(319)
Variation de l'actif au titre des prestations constituées	(45 853)	(55 743)
Variation du passif au titre des prestations constituées	948	739
Variation des autres éléments de l'actif à long terme	-	220
Variation des autres éléments du passif à long terme	1 840	(72)
	6 687	(2 036)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Financement en capital	42 478	12 138
	42 478	12 138
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition de placements pour le Fonds de renouvellement des actifs	(415 817)	(526 086)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	413 089	527 401
Acquisition d'immobilisations corporelles	(42 478)	(12 438)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	89	1 918
	(45 107)	(9 205)
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
Augmentation de l'exercice	4 058	897
Solde au début de l'exercice	5 147	4 250
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	9 205 \$	5 147 \$
REPRÉSENTÉS PAR :		
Encaisse	28	2 265
Placements à court terme, 1,50 %, échéant en janvier 2009 (2007 : 4,44 %)	9 177	2 882
	9 205 \$	5 147 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

AU 31 DÉCEMBRE 2008

1. AUTORISATIONS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La Société s'emploie à être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service. Sa mission est de travailler ensemble pour offrir des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients, et dépassent leurs attentes. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et les services connexes.

2. CHANGEMENTS APPORTÉS AUX CONVENTIONS COMPTABLES

Le 1^{er} janvier 2008, la Société a adopté les chapitres suivants du manuel de comptabilité de l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA) : le chapitre 1400, intitulé *Normes générales de présentation des états financiers*, le chapitre 1535, intitulé *Informations à fournir concernant le capital*, le chapitre 3031, intitulé *Stocks*, le chapitre 3862, intitulé *Instruments financiers - informations à fournir*, et le chapitre 3863, intitulé *Instruments financiers - présentation*.

Le chapitre 1400, *Normes générales de présentation des états financiers*, a été modifié pour inclure les exigences relatives à l'évaluation et à la présentation de la capacité d'une entité à poursuivre son exploitation. Ces changements, incluant les exigences en matières de divulgation, ont pris effet le 1^{er} janvier 2008 et n'ont eu aucune incidence sur les états financiers de la Société.

Le chapitre 1535, *Informations à fournir concernant le capital*, établit des lignes directrices pour la présentation d'informations qualitatives et quantitatives visant à permettre aux utilisateurs des états financiers d'évaluer les objectifs, politiques et procédures de gestion du capital de l'entité. L'adoption de ce chapitre concerne la présentation seulement et n'a aucune incidence sur les résultats financiers de la Société.

Le chapitre 3031, *Stocks*, exige que les stocks soient évalués au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation et prévoit la reprise des dépréciations antérieures dans certains cas. Il fournit des indications plus détaillées sur la détermination du coût, y compris sur l'imputation des frais généraux, et réduit le nombre de méthodes permises pour la détermination du coût passé en charges. Il élargit également les obligations d'information. L'adoption de ces recommandations a été appliquée de façon rétrospective et n'a nécessité aucun retraitement ou reclassement des pièces en stock en immobilisations corporelles au bilan consolidé.

Le chapitre 3862, *Instruments financiers - informations à fournir* et le chapitre 3863, *Instruments financiers - présentation* remplacent le chapitre 3861, *Instruments financiers - informations à fournir et présentation*. Les nouveaux chapitres décrivent les informations que l'entité doit fournir relativement à la nature et à l'ampleur des risques découlant des instruments financiers auxquels l'entité est exposée, ainsi qu'à la façon que l'entité gère ces risques. L'adoption de ces chapitres concerne la présentation seulement et n'a aucune incidence sur les résultats financiers de la Société. Les nouvelles informations sont incluses dans les notes 3 II et 15.

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Ces états financiers consolidés ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la Société se résument comme suit :

A. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Ces états financiers consolidés comprennent les états financiers de la Société et, conformément à la note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15, Consolidation des entités à détenteurs de droits variables, les états financiers de la Keewatin Railway Company (KRC), une entité à détenteurs de droits variables (EDDV). La note d'orientation NOC-15 exige la consolidation des EDDV si une partie détenant une participation financière, un intérêt contractuel ou tout autre intérêt financier dans l'EDDV s'expose à la majorité des risques de pertes liés aux activités de l'EDDV, ou est autorisée à recevoir la majorité des rendements résiduels de l'EDDV (si aucune partie ne subit la majorité des pertes associées à l'EDDV), ou qu'elle doit faire face aux deux situations (à titre de principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit habituellement comptabiliser l'ensemble des actifs, des passifs et de la part des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à leur juste valeur à la date à laquelle l'entreprise est devenue le principal bénéficiaire (voir note 13). La Société révisé le traitement comptable initial des EDDV lorsque certains événements ont lieu, notamment lorsque des changements sont apportés aux documents constitutifs ou aux accords contractuels.

B. FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers, les avantages sociaux futurs et les opérations sans effet sur la trésorerie reliées aux immobilisations corporelles et aux impôts futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé pour chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan consolidé, et est amorti, à partir de la date d'acquisition, selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes. Lors de la cession d'immobilisations corporelles amortissables financées, la Société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles. Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé à titre de surplus d'apport.

C. ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

Les placements en équivalents de trésorerie comprennent les billets à escompte bancaires et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidés rapidement et dont l'échéance initiale est de trois mois ou moins.

D | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements dans le Fonds de renouvellement des actifs comprennent les billets à escompte bancaires, les acceptations bancaires et le papier commercial qui peuvent être liquidés rapidement et dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans les revenus de placements.

E | CONSTATATION DES PRODUITS

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les montants reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme. Les revenus de placements ainsi que les autres produits incluant les produits provenant de tiers sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les revenus de placements.

F | CONVERSION DE DEVISES

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan consolidé sont convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant des variations des taux de change sont pris en compte dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis.

Les éléments non monétaires du bilan consolidé ainsi que les produits et les charges en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations connexes ont été effectuées.

G | STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au plus faible du coût moyen pondéré et de la valeur nette de réalisation.

H | IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début de l'exploitation en 1978 furent comptabilisées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes sont comptabilisées au coût.

Les coûts de remise en état et de reconditionnement du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur de réalisation nette.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Bâtiments de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations locatives	2 à 20 ans
Matériel et outillage	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 10 ans

Les projets en cours de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne sont pas amortis.

I | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société utilise la méthode de l'actif et du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts futurs est constaté comme impôts futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la valeur fiscale des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux prévisiblement en vigueur pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts futurs d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats de la période où le taux sera en vigueur. Les actifs d'impôts futurs sont constatés dans la mesure où la réalisation est jugée plus probable qu'improbable.

J | CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses admissibles sont encourues et s'il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée de vie utile estimative des immobilisations corporelles auxquelles ils se rapportent. L'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement reportés est comptabilisé en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles.

K | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société comptabilise des passifs en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux futurs gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la hausse des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus de soins de santé.

Aux fins du calcul du rendement prévu des éléments d'actif des régimes, ceux-ci sont évalués à la juste valeur.

Le 1^{er} janvier 2000, la Société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle norme comptable concernant la comptabilité des avantages sociaux futurs. L'amortissement de l'actif transitoire est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui était de 13 à 14 ans à ce moment.

Le coût des services passés est amorti selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs à la date de l'amendement.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieur à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des éléments d'actif des régimes est amorti selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs de la Société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

Les obligations de la Société à l'égard de l'indemnisation pour accidents du travail sont fondées sur les rentes d'invalidité et rentes de survivants établies et conférées, ainsi que sur d'autres sommes futures potentielles accordées pour des accidents qui sont survenus jusqu'à la fin de l'exercice. La Société est auto-assurée. Le calcul actuariel de ces obligations au titre des prestations constituées s'effectue selon la méthode de répartition des prestations, qui inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière. La meilleure estimation de la direction tient également compte de l'expérience et des hypothèses des commissions provinciales des accidents du travail. Les gains ou pertes actuariels sont amortis sur une période de sept ans, soit la durée moyenne de ces obligations.

LI INSTRUMENTS FINANCIERS

III) ACTIFS ET PASSIFS FINANCIERS DETENUS A DES FINS DE TRANSACTION (DFT)

Les instruments financiers sont classés comme DFT lorsqu'ils ont été principalement acquis ou encourus en vue d'être vendus et rachetés, à court terme, ou font partie d'un portefeuille établi d'instruments financiers gérés ensemble et pour lesquels il existe des preuves de gains à court terme ou sont des dérivés qui ne sont pas destinés à la comptabilité de couverture. D'autres instruments financiers peuvent être désignés « détenus à des fins de transaction » dès la comptabilisation initiale.

La Société a désigné son encaisse et ses équivalents de trésorerie comme étant détenus à des fins de transaction, puisque la juste valeur de ceux-ci peut être évaluée de façon fiable en raison de leur échéance à court terme.

Les actifs et les passifs financiers classés comme DFT sont évalués à la juste valeur, alors que les modifications à ces justes valeurs sont comptabilisées dans les résultats. Les frais de transaction sont comptabilisés à la dépense dès qu'ils sont encourus. Les achats et ventes d'actifs financiers effectués dans un délai normalisé de livraison sont comptabilisés à la date de règlement.

(III) PRÊTS ET CRÉANCES

La classification « prêts et créances » englobe les comptes clients, les prêts et autres créances assorties de paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotées sur un marché actif. Les actifs sont initialement évalués à leur juste valeur, puis subséquemment au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins les dévaluations. La juste valeur des prêts et créances est évaluée en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie projetés. Lorsque la valeur temporelle n'est pas importante en raison de sa nature « court terme », les créances sont comptabilisées au montant de leur facture originale, en y soustrayant une provision pour créances douteuses.

(III) AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers représentent les passifs non classés comme DFT. Ils sont initialement évalués à leur juste valeur, moins les frais de transaction, puis subséquemment au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif et les intérêts débiteurs sont comptabilisés selon le taux effectif. Lorsque la valeur temporelle n'est pas importante en raison de sa nature « court terme », les comptes fournisseurs sont comptabilisés au montant de leur facture originale.

MI INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des swaps et certains contrats de change à terme pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant et de la valeur du dollar américain d'au moins 50 % et atteignant jusqu'à 80 % de sa consommation de carburant. Ces instruments dérivés ne sont pas utilisés à des fins de transaction ou de spéculation. Actuellement, la Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ces instruments financiers dérivés.

La Société utilise également les contrats de change à terme pour gérer les risques que comportent les variations de la valeur du dollar américain relativement à l'achat de pièces des États-Unis dans le cadre d'un important projet d'immobilisations visant à remettre à neuf une partie de son parc de locomotives.

Les instruments financiers dérivés de la Société sont classés comme DFT. Les variations à la juste valeur des instruments financiers dérivés sont comptabilisées dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés dans les actifs d'instruments financiers dérivés, alors que ceux dont la juste valeur est négative sont comptabilisés dans les passifs.

NI INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers consolidés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre la Société, la juste valeur des instruments financiers, les avantages sociaux futurs, les passifs d'impôts futurs ainsi que la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

O | PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la Société dans le cadre de son programme VIA Préférence, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages-récompenses sont gagnés, et présentés au poste comptes fournisseurs et charges à payer.

P | OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les opérations non monétaires sont comptabilisées à la juste valeur estimative des biens ou services reçus, ou encore, à la juste valeur estimative des services donnés, selon celle qui peut être déterminée avec la plus grande fiabilité. Les produits générés par les opérations non monétaires sont constatées lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des opérations non monétaires sont constatées pendant la période où les tiers ont fourni les biens ou services.

4. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

A | ÉCARTS D'ACQUISITION ET ACTIFS INCORPORELS

En février 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3064, Écarts d'acquisition et actifs incorporels, qui établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises. Le chapitre ne s'applique cependant pas à la comptabilisation initiale des écarts d'acquisition et des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. La norme s'applique aux états financiers des exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2008 et, avec effet rétroactif, aux états financiers de l'exercice précédent. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette nouvelle norme à compter du 1^{er} janvier 2009.

B | NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRES

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que le 1^{er} janvier 2011, les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (IFRS) publiées par l'International Accounting Standards Board. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel semblable à celui sur lequel sont fondés les PCGR du Canada, mais elles présentent des différences importantes en ce qui a trait à la comptabilisation, à l'évaluation et aux informations à fournir. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption des IFRS sur ses états financiers consolidés futurs.

5. STOCK

Le montant des stocks comptabilisé en charges dans l'exercice totalise 29,8 millions de dollars (2007 : 27,1 millions de dollars). Au 31 décembre 2008, la Société n'a comptabilisé aucune dépréciation significative reliée à la valeur des stocks en 2008 et 2007.

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008			2007		
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE
Terrains	5,7	-	5,7	5,7	-	5,7
Matériel roulant	775,3	517,7	257,6	777,2	484,7	292,5
Bâtiments de maintenance	182,3	149,9	32,4	181,8	141,5	40,3
Gares et installations	45,7	32,3	13,4	45,3	30,4	14,9
Améliorations de l'infrastructure	153,4	61,7	91,7	148,5	57,9	90,6
Améliorations locatives	116,3	95,4	20,9	116,4	93,0	23,4
Machinerie et équipement	37,9	31,3	6,6	36,3	30,3	6,0
Systèmes informatiques	53,4	48,9	4,5	51,1	45,9	5,2
Autres immobilisations corporelles	20,5	19,8	0,7	20,5	19,6	0,9
	1 390,5	957,0	433,5	1 382,8	903,3	479,5
Projets en cours de réalisation			41,6			8,1
Immobilisations corporelles mises hors service (valeur nette de réalisation)			0,3			0,3
			475,4			487,9

Au 31 décembre 2008, les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des systèmes informatiques pour 33,0 millions de dollars (2007 : 6,0 millions de dollars).

7. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

A | FOND DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à séparer les produits de disposition et de location des biens excédentaires pour financer des projets d'immobilisations futurs. Cependant, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

Le Fonds de renouvellement des actifs inclut les placements à court terme ci-dessous

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR
Billets provinciaux et fédéraux	26,6	-
Acceptations bancaire	39,4	33,3
Papiers commerciaux	8,6	41,2
Solde à la fin de l'exercice	74,6	74,5
Moins : Tranche à court terme	17,9	17,7
Tranche à long terme	56,7	56,8

En 2008, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a approuvé l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer un maximum de 0,2 million de dollars pour des dépenses en immobilisations corporelles de 2008.

En ce qui concerne le total du solde du Fonds de renouvellement des actifs en date du 31 décembre 2008, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 17,9 millions de dollars (2007 : 17,7 millions de dollars) pour financer les besoins futurs liés au fonds de roulement. Ce montant figure dans la tranche à court terme du Fonds de renouvellement des actifs.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements à court terme au 31 décembre 2008 était de 1,55 % (2007 : 4,74 %) excluant le papier commercial adossé à des actifs non parrainé par une banque. La moyenne pondérée des durées jusqu'à échéance au 31 décembre 2008 était de deux mois (2007 : deux mois) excluant le papier commercial adossé à des actifs non parrainé par une banque.

La juste valeur des placements à court terme est basée sur le cours acheteur en vigueur à la date du bilan consolidé, sauf en ce qui concerne le papier commercial adossé à des actifs, comme on l'explique ci-dessous.

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 19 titres de placement à court terme (2007 : 20) affichant la cote « R 1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 % ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au Fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le ministre des Finances du Canada ainsi qu'aux directives de placement de la Société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

B | CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Le Fonds de renouvellement des actifs inclut les changements suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
Solde au début de l'exercice	74,5	77,1
Produit de disposition ou de location des biens excédentaires	0,2	1,5
Revenus de placements	2,5	3,2
Variation de la juste valeur	(2,6)	(1,3)
Moins : Retraits effectués pendant l'année	-	(6,1)
Solde à la fin de l'exercice	74,6	74,5

C | PAPIER COMMERCIAL ADOSÉ À DES ACTIFS (PCAA)

Dans le Fonds de renouvellement des actifs, la Société détient 8,7 millions de dollars (valeur nominale) sous forme de papier commercial adossé à des actifs (PCAA) non parrainé par une banque. Ces placements sont arrivés à échéance en août, septembre et octobre 2007, mais en raison de problèmes de liquidité connus dans le marché du PCAA, ces placements n'ont pas fait l'objet d'un règlement à échéance. Les billets de PCAA non parrainé par une banque que possède la Société n'ont pas été négociés sur le marché depuis août 2007 et aucune cote n'est actuellement disponible sur le marché.

La Société a enregistré une perte non-réalisée additionnelle liée à la variation estimée de la juste valeur; cette variation estimée à 2,6 millions de dollars (2007 : 1,3 million de dollars) est comptabilisée dans les revenus de placements dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis. Le montant de la perte de valeur sur le PCAA est de 3,9 millions de dollars au 31 décembre 2008 ce qui représente 45 % de sa valeur nominale.

L'estimation de la Société de la juste valeur de son placement dans le PCAA est basée sur un modèle d'évaluation élaboré à l'interne à partir de renseignements fournis par le Comité pancanadien des investisseurs, ainsi que des renseignements sur le marché concernant des structures semblables qui établissaient encore des prix à la fin de l'année, celle-ci tient compte des conditions de crédit au 31 décembre 2008. D'autres hypothèses ont été utilisées pour tenir compte du manque de liquidité des avoirs du PCAA non bancaires et à la hausse du potentiel de défaut de certaines créances liées aux structures, et pour refléter une baisse éventuelle du rendement prévu découlant des efforts liés à la restructuration.

L'estimation effectuée par la Société de la juste valeur de ses billets de PCAA non parrainé par une banque fait l'objet d'incertitudes et de risques considérables, notamment en ce qui concerne l'échéancier et le montant des flux de trésorerie futurs, malgré la mise en œuvre de la Proposition de Montréal de janvier 2009, la liquidité du marché, la qualité des actifs sous-jacents et des instruments financiers ainsi que les variations dans les taux de délinquance et dans les niveaux d'écart de taux de crédits. Par conséquent, on ne peut garantir que l'évaluation effectuée par la Société de la juste valeur de ses avoirs de PCAA ne changera pas de façon significative au cours des exercices ultérieurs. La Société possède suffisamment d'argent pour financer tous ses besoins actuels liés à la liquidité et aux dépenses en immobilisations.

En conséquence de la mise en œuvre de la Proposition de Montréal, la Société a reçu, en janvier 2009, des obligations à taux variable à long terme qui remplacent le PCAA. Les échéances de ces obligations sont échelonnées de 2013 à 2056.

8. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les comptes fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
Charges à payer	26,9	22,9
Salaires à payer et courus	30,9	32,5
Comptes fournisseurs	20,4	33,3
Impôt sur le capital, impôt sur les bénéfices et autre taxes à payer	9,8	9,3
Gouvernement du Canada	3,8	-
Tranche à court terme des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation	0,4	0,4
Autres	-	0,1
	100,2	98,5

9. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés, tels l'assurance-vie, une couverture des soins de santé et des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail. Les évaluations actuarielles pour les avantages sociaux futurs sont effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

Les régimes de retraite à prestations déterminées sont fondés sur les années de service et le salaire moyen de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 % de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 %.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après retraite non capitalisé a été effectuée en date du 31 juillet 2007. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 1^{er} janvier 2010.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après l'emploi non capitalisé a été effectuée en date du 31 juillet 2007. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 1^{er} janvier 2010.

La dernière évaluation actuarielle du régime des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail a été effectuée en date du 31 décembre 2006. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2009, seront disponibles en septembre 2010.

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2006. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2009, seront disponibles en juin 2010.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite de la haute direction a lieu chaque année. La dernière évaluation a été effectuée en date du 31 décembre 2008.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction, pour les membres retraités, est effectuée chaque année. La plus récente évaluation actuarielle a été menée le 31 décembre 2008. La plus récente évaluation actuarielle concernant les membres actifs du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction a été effectuée le 31 décembre 2006 et la prochaine évaluation actuarielle aura lieu au plus tard le 31 décembre 2009.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2008	2007	2008	2007
OBLIGATION AU TITRE				
DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :				
Solde au début de l'exercice	1 479,3	1 532,8	31,8	29,7
Coût des services rendus au cours de l'exercice	23,3	25,5	4,6	4,4
Cotisations des salariés	10,1	9,7	-	-
Intérêts débiteurs	80,1	78,5	1,8	1,5
Prestations versées	(101,4)	(97,0)	(6,1)	(5,6)
Transfert net	-	12,6	-	-
(Gains actuariels) pertes actuarielles	(325,5)	(82,8)	(4,3)	1,8
Solde à la fin de l'exercice	1 165,9	1 479,3	27,8	31,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	1 762,0	1 777,2	-	-
Rendement réel des actifs des régimes	(320,0)	45,9	-	-
Cotisations de l'employeur	3,6	13,6	6,1	5,6
Cotisations des salariés	10,1	9,7	-	-
Transfert net	-	12,6	-	-
Prestations versées	(101,4)	(97,0)	(6,1)	(5,6)
Solde à la fin de l'exercice	1 354,3	1 762,0	-	-

Le pourcentage de la juste valeur des actifs totaux des régimes de retraite au 31 décembre, présenté selon les principales catégories :

Catégories d'actif :	2008	2007
Titres de participation (marché public)	44,3 %	53,4 %
Titres à revenu fixe (marché public)	44,0 %	34,0 %
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	11,7 %	12,6 %
	100,0 %	100,0 %

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2008	2007	2008	2007
RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :				
Juste valeur des actifs des régimes	1 354,3	1 762,0	-	-
Obligation au titre des prestations constituées	1 165,9	1 479,3	27,8	31,8
Situation de capitalisation des régimes - excédent (déficit)	188,4	282,7	(27,8)	(31,8)
Perte (gain) actuarielle nette non amortie	295,4	187,3	(1,4)	3,1
Coût non amorti des services passés	1,9	2,2	0,3	0,4
Obligation (actif) transitoire non amortie	(153,2)	(185,6)	3,2	3,7
	332,5	286,6	(25,7)	(24,6)
Passif à long terme des frais de restructuration du réseau	-	-	(0,4)	(0,6)
Actif (passif) au titre des prestations constituées	332,5	286,6	(26,1)	(25,2)

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2008	2007	2008	2007
COMPOSANTES DES COÛTS DE L'EXERCICE CONSTATÉS AU TITRE DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES :				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	23,3	25,5	4,6	4,4
Intérêts débiteurs	80,1	78,5	1,8	1,5
Rendement réel des actifs des régimes	320,0	(45,9)	-	-
(Gains actuariels) pertes actuarielles	(325,5)	(82,8)	(4,3)	1,8
Composantes du coût (revenu) des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût	97,9	(24,7)	2,1	7,7
AJUSTEMENT VISANT À PRENDRE EN COMPTE LA NATURE À LONG TERME DU COÛT DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS :				
Écart entre :				
• le rendement prévu et le rendement réel des actifs des régimes pour l'exercice	(435,2)	(75,3)	-	-
• le montant de la perte actuarielle (gain actuariel) constaté pour l'exercice et le montant réel de la perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice	327,0	89,7	4,5	(1,8)
• l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice	0,4	0,5	0,1	-
• Amortissement de l'obligation (actif) transitoire	(32,3)	(32,4)	0,5	0,7
Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées	(42,2)	(42,2)	7,2	6,6

La charge pour les avantages sociaux futurs dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis inclut le revenu net pour les régimes de retraite et la charge nette pour les autres régimes de prestations.

	RÉGIMES DE RÉTRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2008	2007	2008	2007
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :				
Obligations au titre des prestations constituées au 31 décembre :				
Taux d'actualisation	7,50 %	5,50 %	7,50 %	5,50 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre :				
Taux d'actualisation	5,50 %	5,00 %	5,50 %	5,00 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	6,75 %	7,00 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,25 %	3,00 %	3,25 %
Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre :				
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	7,78 %	7,78 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	-	-	3,66 %	3,66 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	2014	2014

Analyse de sensibilité

Les taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient ainsi pour 2008 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	AUGMENTATION	DIMINUTION
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	38	(29)
Obligation au titre des prestations constituées	185	(166)

10. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La composition des charges d'impôts sur les bénéfices de la Société s'établit comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
Impôts exigibles	1,9	1,0
Impôts futurs	-	5,2
Impôts sur les bénéfices	1,9	6,2

En 2008, la Société a comptabilisé une dépense d'impôt exigible de 1,9 million de dollars résultant de l'harmonisation de l'impôt fédéral sur les sociétés avec celui de l'Ontario. La Société a un impôt à payer en espèces de 1,9 million qui est payable sur une période de cinq ans commençant en 2010. Ce montant est inclus dans les autres passifs à long terme.

Les impôts sur les bénéfices nets de l'exercice diffèrent du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 30,2 % (2007 : 32,4 %) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
Impôts calculé – taux réglementaires	2,4	16,1
Écarts permanents :		
Impôt des grandes sociétés (recouvrement)	(0,3)	(0,5)
Partie non imposable des pertes (gains) en capital et pertes (gains) comptables	0,4	(0,2)
Variation de la provision pour moins-value	(1,0)	1,9
Effet du taux d'imposition prévu par la loi essentiellement appliqué pendant l'exercice	-	(4,8)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts futurs	(1,3)	(4,0)
Charge d'impôts futurs (recouvrement) en ce qui concerne les changements liés aux écarts temporaires	1,7	(4,1)
Autres	-	1,8
	1,9	6,2

Les impôts futurs sur les bénéfices tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers consolidés, et les montants servant au calcul de l'impôt.

Les composantes importantes des (actifs) et des passifs d'impôts futurs sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
Actifs d'impôts futurs :		
Immobilisations corporelles	(25,1)	(23,1)
Éventualités, autres passifs et montants nets	(4,5)	(4,3)
Passif au titre des prestations constituées	(6,6)	(6,4)
Perte non réalisée reliée aux instruments financiers dérivés	(6,5)	-
Pertes fiscales reportées en avant	(10,8)	(10,3)
	(53,5)	(44,1)
Moins la provision pour moins-value	8,7	9,7
	(44,8)	(34,4)
Passifs d'impôts futurs :		
Actif au titre des prestations constituées	85,9	74,0
Gain non réalisé relié aux instruments financiers dérivés	-	1,5
	85,9	75,5
Passifs d'impôts futurs nets	41,1	41,1
Présenté au bilan consolidé :		
Actif d'impôts futurs - court terme	(6,2)	-
Passif d'impôts futurs - long terme	47,3	41,1
Passifs d'impôts futurs nets	41,1	41,1

La Société a 42,0 millions de dollars de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, dont les échéances sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2010	0,7
2014	3,3
2015	14,4
2026	18,8
2028	4,8
	42,0

11. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente le solde non-amorti du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
Solde au début de l'exercice	488,7	530,2
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles amortissables	42,5	12,1
Amortissement du financement en capital reporté	(50,8)	(53,6)
Solde à la fin de l'exercice	480,4	488,7

12. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 2008 et 2007, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

La Société définit son capital comme étant son capital-actions, son surplus d'apports et ses bénéfices non répartis, et est régie par la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas autorisée à modifier sa structure financière sans avoir obtenu l'approbation préalable du gouvernement. La Société doit obtenir l'autorisation du gouvernement pour engager des instruments d'emprunt. De ce fait, la Société n'a pas accès à des sources de financement externes et n'est pas dotée d'une structure financière souple.

La Société gère ses capitaux propres en surveillant prudemment ses revenus, ses dépenses, ses actifs, ses passifs, ses placements et ses transactions financières générales, de manière à ce que la Société atteigne efficacement ses buts et objectifs tout en demeurant une entreprise en exploitation.

13. ENGAGEMENTS

A | Les paiements minimums futurs exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles, entretien des voies ferrées et à du matériel informatique sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2009	21,3
2010	15,1
2011	15,3
2012	15,6
2013	15,0
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049	191,1
	273,4

Un montant estimatif de 51 millions de dollars pour le renouvellement d'un contrat est inclus dans les engagements ci-haut.

- B) Au 31 décembre 2008, la Société avait des engagements d'achats en cours pour un montant de 109,8 millions de dollars (2007 : 108,4 millions de dollars) reliés principalement à des projets de publicité ainsi qu'à l'entretien et la finalisation des projets reliés au matériel roulant. La Société prévoit effectuer les paiements en vertu de ces engagements au cours des six prochaines années.
- C) La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2008. La Société est présentement en négociation pour nouveau contrat de service. Entre-temps les conditions du contrat antérieur continuent de s'appliquer.
- D) La Société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 22,0 millions de dollars (2007 : 20,0 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

14. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

En avril 2006, dans le cadre de son mandat de prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada, la Société a conclu un accord d'exploitation avec la Keewatin Railway Company (KRC) visant à fournir un apport financier à la KRC dans le but d'offrir des services ferroviaires voyageurs et des services essentiels de transport de marchandises aux collectivités du Nord du Manitoba desservies par la KRC. La Société versera un montant annuel à la KRC afin de financer une importante partie de ses dépenses d'exploitation. Elle encourt le risque de devoir augmenter l'apport fourni si les charges d'exploitation nettes sont plus élevées que prévu. Puisque la Société est le principal bénéficiaire exposé à la majorité des risques de pertes liés aux activités de la KRC, la KRC est désignée comme une entité à détenteur de droits variables (EDDV) pour la Société.

En 2008, l'apport financier fourni à la KRC par la Société se chiffrait à 2,5 millions de dollars (2007 : 1,9 million de dollars).

En 2008, le gouvernement du Canada a versé 1,9 million de dollars à la KRC pour assurer la maintenance de son infrastructure (2007 : 0,4 million de dollars).

Les passifs reconnus comme résultant de la consolidation dont a fait l'objet la KRC ne nous amènent pas à puiser davantage dans les actifs de la Société; ils nous amènent plutôt à puiser dans les actifs spécifiques de la KRC. Réciproquement, les actifs d'une valeur comptable nette de 7,4 millions de dollars (2007 : 8,4 millions de dollars) provenant de la consolidation de la KRC ne représentent pas des actifs supplémentaires que nous pourrions utiliser pour répondre aux besoins relatifs aux actifs de la Société. De plus, la consolidation de cette entité à détenteurs de droits variables, la KRC EDDV, n'a entraîné aucun changement en ce qui a trait aux risques fiscaux, juridiques et de crédit sous-jacents de la Société.

15. INSTRUMENTS FINANCIERS

A | CLASSIFICATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers sont classés comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	Le 31 décembre 2008		Le 31 décembre 2007	
	VALEUR COMPTABLE		VALEUR COMPTABLE	
	DFT	Prêts et créances	DFT	Prêts et créances
ACTIFS FINANCIERS :				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9,2	-	5,1	-
Comptes clients	-	6,2 ⁽¹⁾	-	6,5 ⁽¹⁾
Instruments financiers dérivés	10,0 ⁽²⁾	-	6,8 ⁽²⁾	-
Fonds de renouvellement des actifs	74,6 ⁽³⁾	-	74,5 ⁽³⁾	-
	DFT	Autre passif	DFT	Autre passif
PASSIFS FINANCIERS :				
Comptes fournisseurs et charges à payer	-	79,0 ⁽⁴⁾	-	70,0 ⁽⁴⁾
Instruments financiers dérivés	32,1 ⁽²⁾	-	1,8 ⁽²⁾	-

DFT - Actifs et Passifs financiers détenus à des fins de transaction

⁽¹⁾ Composé des créances d'exploitation.

⁽²⁾ Composé d'instruments financiers dérivés qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture.

⁽³⁾ Composé de placements à court terme.

⁽⁴⁾ Composé de comptes fournisseurs, de charges à payer et de salaires à payer.

B | JUSTE VALEUR

La juste valeur estimée des instruments financiers désignés comme autres qu'instruments financiers détenus à des fins de transaction et les instruments financiers dérivés, se rapproche de leur valeur comptable compte tenu de leur échéance à court terme. Les instruments financiers détenus à des fins de transaction et les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à leur juste valeur.

C | GESTION DES RISQUES

Dans le cadre de ses activités d'exploitation, la Société procède à des transactions associées à des risques financiers, notamment en matière de crédit, de liquidités et de marchés. L'exposition à de tels risques est considérablement réduite par une surveillance étroite des transactions et par le biais de stratégies, comme l'utilisation d'instruments financiers dérivés.

D | RISQUE DE CHANGE

La Société est exposée aux risques de change puisqu'elle détient des soldes en dollar américain dans sa trésorerie et équivalents de trésorerie, dans des contrats de swap sur le pétrole brut et dans ses comptes fournisseurs et charges à payer. L'exposition totale de la Société au risque de change se détaille comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
Actifs :		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	0.5
Instruments financiers dérivés	10.0	6.8
Passifs :		
Comptes fournisseurs et charges à payer	1.0	1.8
Instruments financiers dérivés	32.1	1.8

L'objectif de gestion du risque de la Société consiste à réduire le risque en matière de trésorerie associé aux flux de trésorerie en devises étrangères. Pour contribuer à gérer ce risque, la Société conclut certains contrats de change à terme. Ces contrats sont utilisés par la Société pour la gestion de son exposition à la fluctuation de la valeur du dollar américain associée à l'achat de matériel aux États-Unis dans le cadre d'un projet d'immobilisations d'envergure visant la remise à neuf d'une partie de son parc de locomotives.

L'exposition de la Société à une variation de l'ordre de 5 % du cours du dollar américain n'aurait pas une incidence considérable sur le bénéfice net de la Société.

E | RISQUE DE CRÉDIT

Le risque de crédit est le risque que l'une des parties contractantes à un instrument financier ne puisse se conformer à ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier. La valeur comptable des actifs financiers s'élève à 100,0 millions de dollars (2007 : 92,9 millions de dollars) et représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société ne mise pas sur des instruments dérivés de crédit ni sur des instruments de nature semblable pour atténuer son risque et, par conséquent, l'exposition maximale est la valeur comptable totale, ou la valeur nominale, de l'actif financier. La Société minimise le risque de crédit associé à sa trésorerie et à ses équivalents de trésorerie, aux placements, au Fonds de renouvellement des actifs et aux instruments financiers dérivés en déposant ces instruments financiers ou en s'y engageant par contrat uniquement avec des institutions financières de bonne réputation et de grande qualité. L'exposition de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en application d'une politique de crédit qui permet de restreindre la concentration du risque, d'évaluer et de surveiller le risque de crédit des parties contractantes et d'établir des limites de crédit, au besoin. Seuls les ministères et organismes gouvernementaux du gouvernement canadien, les sociétés d'État qui produisent des mandats de transport gouvernementaux et les agences de voyages membres de l'Association du transport aérien international (Plan de règlement bancaire/Airline Reporting Corporation) ne font pas l'objet d'une enquête de solvabilité.

Au 31 décembre 2008, environ 10,5 % (2007 : 11,5 %) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 77,4 % (2007 : 75,6 %) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

La majorité des instruments financiers dérivés de la Société sont convenus avec une seule partie contractante. La Société est exposée à un risque de crédit minimal associé au non-respect des obligations, puisque la partie contractante en est une dont la solvabilité est élevée.

Au 31 décembre 2008, la provision pour créances douteuses s'élevait à 0,4 million de dollars (2007 : 0,5 million), soit une diminution de 0,1 million de dollars (2007 : augmentation de 0,2 million de dollars). La provision cumulée pour créances douteuses est établie selon l'âge du compte et la situation financière du client. Une analyse individuelle de chaque compte est effectuée.

F RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT

Afin de gérer son exposition à la fluctuation des prix du carburant et du mazout, ainsi que de minimiser la volatilité des flux de trésorerie des activités d'exploitation, la Société établit des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Une variation de l'ordre de 10 % des prix du mazout ou du carburant n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers consolidés.

G RISQUE DE LIQUIDITÉ

La Société gère le risque lié aux liquidités en préparant des prévisions détaillées des flux de trésorerie associés à ses activités d'exploitation ainsi qu'aux activités de placement et de financement projetées, et en effectuant le suivi connexe. Le risque lié aux liquidités est minime, étant donné que la Société n'a pas d'instruments d'emprunt et qu'elle est financée par le gouvernement du Canada. La classification des comptes fournisseurs, des frais à payer et des instruments financiers dérivés énoncés à l'article a) ci-dessus, qui s'élève à 111,1 millions de dollars (2007 : 71,8 millions de dollars), représente l'exposition maximale de la Société et repose généralement sur des échéances contractuelles de six mois ou moins.

H RISQUE D'INTÉRÊT

Le risque d'intérêt se définit comme l'exposition de la Société à une perte de revenu ou une perte de valeur sur les instruments financiers résultant d'une variation du taux d'intérêt. La Société est exposée à un risque d'intérêt pour sa trésorerie et équivalents de trésorerie et son Fonds de renouvellement des actifs pour un total de 83,8 millions de dollars (2007 : 79,6 millions de dollars). Une variation de 5 % du taux d'intérêt aurait un impact sur les revenus de placements mais n'aurait pas d'impact important sur les états financiers consolidés.

16. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Parmi les instruments financiers dérivés utilisés par la Société, on compte les swaps, qui concernent habituellement une marchandise, ou encore les swaps liés aux tarifs, dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (mazout) ou l'indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les parties paient réellement pour le carburant. Les contrats de change à terme constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifié; ces ententes sont liées aux swaps visant le carburant et à un projet d'immobilisations futur.

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur positive :

DESCRIPTION	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
	(NOTE 1)			2008 2007
Pétrole brut – swap	2008	1,457 à 2,481	10 080	- 6 260
Pétrole brut – swap	2009	2,092 à 2,368	2 016	- 551
Pétrole brut – swap	2011	1,868	1 008	91 -
				91 6 811

Note 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

DESCRIPTION	PÉRIODE	TAUX DE CHANGE À TERME \$ CAN/\$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN \$ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
	(NOTE 1)			2008 2007
Contrat de change à terme	2008	0,991	2 501	- 2
Contrat de change à terme	2009	0,994 à 1,061	26 071	5 067 2
Contrat de change à terme	2010	0,996 à 1,050	16 006	2 809 -
Contrat de change à terme	2011	1,037	7 479	1 210 -
Contrat de change à terme	2012	1,036	5 610	863 -
				9 949 4
				10 040 6 815

Note 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur négative :

DESCRIPTION	PÉRIODE	TAUX DE CHANGE À TERME \$ CAN/\$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN \$ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
	(NOTE 1)			2008 2007
Contrat de change à terme	2008	0,992 à 1,150	18 577	- (1 153)
Contrat de change à terme	2009	0,994 à 1,061	7 527	- (181)
Contrat de change à terme	2010	1,033	5 609	- (157)
Contrat de change à terme	2011	1,037	7 479	- (209)
Contrat de change à terme	2012	1,036	5 609	- (147)
				- (1 847)

Note 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

DESCRIPTION	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
	(NOTE 1)			2008 2007
Pétrole brut – swap	2009	2,092 à 3,991	12 096	(20 664) -
Pétrole brut – swap	2010	2,325 à 3,639	8 064	(10 341) -
Pétrole brut – swap	2011	2,409	2 016	(1 090) -
				(32 095) -
				(32 095) (1 847)

Note 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

La juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains et pertes non-réalisés calculée en fonction du prix du marché au 31 décembre 2008, qui reflète généralement le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date figurant sur le bilan consolidé. Les banques à charte qui sont les contreparties des transactions fournissent à la Société la juste valeur des instruments financiers dérivés.

Cette valeur est déterminée à l'aide de modèles d'évaluation de propriétés bien établies, comme une version modifiée du modèle Black-Scholes, qui incorporent les prix et les taux courants du marché relativement aux instruments sous-jacents. Les justes valeurs obtenues ont été vérifiées par la Société et ont été jugées raisonnables.

L'actualisation de la juste valeur des transactions est basée sur la méthode de « boot-strapping », qui intègre des rendements d'obligations pendant la durée des instruments afin d'appliquer des facteurs d'actualisation.

17. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est apparentée à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

18. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 1,0 million de dollars (2007 : 1,2 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,2 million de dollars (2007 : 1,3 million de dollars) dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis, principalement en « Marketing et ventes », et d'autres charges résultant d'opérations non monétaires. La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

19. EVENTUALITÉS

- A) La Société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI).

Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la Société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la Société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

La Société est en attente d'une décision finale de l'arbitre.

La Société a comptabilisé une provision pour les coûts estimés dans ses états financiers consolidés.

- B) Les activités de la Société sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion des émissions dans l'atmosphère, des eaux usées, des matières dangereuses, des déchets et de la contamination des sols, ainsi que la gestion et la mise hors service des réservoirs de stockage souterrains et de surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de la Société, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses sites et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux potentiels qui s'y rattachent. Les sites et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait ou feront l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été ou seront prises, au besoin, dans le but d'éliminer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses biens dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les biens qui risquent d'être contaminés, ou les activités ou les biens qui peuvent causer une contamination, sont pris en charge sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action établi en fonction de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables.

De nouvelles lois environnementales ont été adoptées en 2008, et la Société évalue actuellement les incidences potentielles de celles-ci sur les plans et projets environnementaux de la Société.

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentielles associées à ses biens pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui à leur tour pourraient mener à l'établissement de coûts et de passifs supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur de ces passifs et des coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'au confinement de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattachant ne peuvent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

- (i) Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs sites;
- (ii) L'absence de plaintes de tiers relativement à des sites particuliers;
- (iii) La possibilité de lois et de règlements nouveaux ou modifiés, et que de nouvelles technologies soient élaborées pour les mesures correctives, ainsi que l'incertitude quant au moment de l'exécution du travail aux sites particuliers;
- (iv) La capacité de recouvrer les coûts auprès des tiers relativement aux sites particuliers;
- (v) Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des passifs ou des coûts importants liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces coûts n'aient pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société. Les coûts associés à des mesures correctives futures seront constatés dans l'exercice au cours duquel ils seront connus.

Compte tenu du fait que les coûts liés aux mesures correctives ne peuvent être estimés de façon raisonnable, aucune provision environnementale n'a été incluse dans les états financiers consolidés, à l'exception de ce qui suit :

Les comptes fournisseurs et les charges à payer comprennent un passif environnemental d'une valeur de 1,5 million de dollars, qui a été établi par la Keewatin Railway Company pour les travaux d'assainissement et la décontamination de certains secteurs de son infrastructure ferroviaire.

- C Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

20. OBLIGATION LIÉE À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-exploitation en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient au début de la location ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Par conséquent, aucun passif n'a été reconnu aux états financiers consolidés.

21. DONNÉES FINANCIÈRES COMPARATIVES

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour les états financiers consolidés de 2008.

Annuaire de la Société

AU 31 DÉCEMBRE 2000

CONSEIL D'ADMINISTRATION

D. Hayward Aiton

Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)

France Bilodeau

Québec (Québec)

Jeffrey R. Clarke

Ottawa (Ontario)

Paul Côté

Président et chef de la direction
Montréal (Québec)

Denis Durand

Montréal (Québec)

Angela Ferrante

Toronto (Ontario)

Jean-Louis Hamel

Montréal (Québec)

David Hoff

Vancouver (Colombie-Britannique)

Wendy A. King

Vancouver (Colombie-Britannique)

Margaret L. MacInnis

Halifax (Nouvelle-Écosse)

Donald Mutch

Toronto (Ontario)

Anthony Perl

Vancouver (Colombie-Britannique)

Paul G. Smith

Toronto (Ontario)

Eric L. Stefanson

Winnipeg (Manitoba)

William M. Wheatley

Regina (Saskatchewan)

Donald A. Wright

Président du conseil d'administration
Toronto (Ontario)

DIRIGEANTS

Paul Côté

Président et chef de la direction

Steve Del Bosco

Chef, Orientation-client

Christena Keon Sirsly

Chef, Stratégie de l'entreprise

Carole Mackaay

Avocate générale et secrétaire

John Marginson

Chef, Exploitation

Denis Pinsonneault

Chef, Capital humain

Robert St-Jean

Chef, Services financiers et administration

Donald A. Wright, président du conseil,
*est membre d'office de chacun
des comités du conseil.*

**Paul Côté, président et
chef de la direction,**
*est membre d'office de chacun
des comités du conseil, sauf le
comité de la vérification et des risques.*

*Le conseil d'administration souhaite remercier Michel Crête, Steven Cummings et
Leo Housakos pour leur contribution importante.*

COMITÉS DU CONSEIL

Comité de la vérification et des risques

Eric L. Stefanson, président

Denis Durand
Jean-Louis Hamel
Wendy A. King
Paul G. Smith

Comité des ressources humaines

Angela Ferrante, présidente

France Bilodeau
David Hoff
Wendy A. King
Margaret L. MacInnis
Anthony Perl

Comité des placements

Donald Mutch, président

D. Hayward Aiton
France Bilodeau
Denis Durand
Jean-Louis Hamel
William M. Wheatley

Comité de la gouvernance d'entreprise

Jean-Louis Hamel, président

D. Hayward Aiton
Angela Ferrante
Margaret L. MacInnis
William M. Wheatley

Comité de la planification et des finances

Paul G. Smith, président

Jeffrey R. Clarke
David Hoff
Anthony Perl
Eric L. Stefanson

Comité de l'immobilier et de l'environnement

Jeffrey R. Clarke, président

D. Hayward Aiton
Jean-Louis Hamel
William M. Wheatley

BUREAUX DE VIA

Siège social et Québec

3, Place Ville-Marie
Bureau 500
Montréal (Québec)
H3B 2C9
514 871-6000

Adresse postale :
Case postale 8116,
Succursale A
Montréal (Québec)
H3C 3N3

Atlantique

1161, rue Hollis
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3H 2P6
902 494-7900

Ontario

65, rue Front Ouest
Bureau 222
Toronto (Ontario)
M5J 1E6
416 956-7600

Ouest

146-123, rue Main
Winnipeg (Manitoba)
R3C 1A3
204 949-7447

1150, rue Station
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6A 2C7
604 640-3700

viarail.ca

Photos : Caroline Bergeron

Un grand merci aux employés de VIA qui ont prêté leur visage à ce rapport annuel

¹⁰⁰ Marque déposée propriété de VIA Rail Canada Inc.¹⁰¹ Marque de commerce propriété de VIA Rail Canada Inc.

Design : Sextans Impression : Gibraltar

